
HISTORIA
magazine
Hebdomadaire paraissant le lundi - n° 403 - France 3,50 F
Belgique 35 FB/Suisse 3,50 FS - UNE PUBLICATION TALLANDIER
SPÉCIAL
LA GUERRE
D'ALGÉRIE
LES
PHOTOS
SOUVENIR
DU CONTINGENT

HISTORIA magazine

Hebdomadaire
paraissant tous les lundis
Éditions Jules Tallandier
Directeur de la publication : *Maurice Dumoncel*

Directeur : *Yves Courrière*
Rédaction : *J. Fontugne*, *C. Meyer*, *J. Kohlmann*, *François Milles*, *Liliane Crété*
Chef service photo : *François Wittmann*
Directeur des publications Historia : *Christian Melchior-Bonnet*
Administration : *Christian Clerc*
Maquettiste : *Claude Rebélo*
Dessinateur : *John Batchelor*
Fabrication : *Roger Brimeur*
Secrétariat de la rédaction : *Brigitte Le Pelley Fonteny*
Directeur de la promotion : *Jacques Jourquin*
Assistantes : *Chantal de Pinsun*, *Françoise Rose*
Relations publiques : *Claude Bénédick*
Services des Ventes : *Georges Darmon*

RÉDACTION-ADMINISTRATION :
Librairie Jules TALLANDIER
170 bis, bd du Montparnasse, 75680 PARIS Cedex 14.
Tél. 325-11-82. Télex 21311. Publio Réf. 581.
Prix de vente au numéro : France, 3,50 F. – Belgique, 35 FB. Suisse, 3,50 FS.

ABONNEMENTS

FRANCE : 61, rue de la Tombe-Issoire, PARIS-14e. Tél. 707-17-89. CCP « HISTORIA MAGAZINE » Paris 2778-70 ou chez votre dépositaire.

BELGIQUE : S.A. FEMMES D'AUJOURD'HUI, 65, rue de Hennin, B 1050 BRUXELLES. - Tél. 47-69-29. CCP BRUXELLES 1882-34.

Tarif :
16 numéros : 373 à 403
45 FF - 45 FB - 45 FS - Autres pays : 45 FF.

RELIURES :
FRANCE : 18 F chez tous les dépositaires ou Franco.
BELGIQUE : 195 FB chez les dépositaires ou auprès de l'A.M.P., 1, rue de la Petite-Ile, 1070-BRUXELLES CCP 416-69.
SUISSE : 18 FS chez tous les dépositaires.

Toutes nos revues sont expédiées sous carton fort et bénéficient par conséquent d'un maximum de protection. Pour toute correspondance relative à votre abonnement (changement d'adresse, réclamation, renouvellement), envoyez-nous l'étiquette collée sur notre dernier envoi, elle porte toutes les références vous concernant. Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de 2 F en timbres.



Transporté par hélicoptère le médecin militaire n'a pas de temps à perdre et c'est en plein air qu'il donne sa consultation.

Agence Dalmas

AUX LECTEURS D'HISTORIA MAGAZINE

Le 22 septembre 1971 paraissait le premier numéro de la troisième série de notre hebdomadaire :

LA GUERRE D'ALGÉRIE

Le succès rencontré par cette publication ne s'est pas démenti au cours des mois écoulés.

Il est dû, comme des milliers de lettres nous l'ont confirmé, à l'entière liberté d'expression que nous avons laissée à nos collaborateurs : historiens, journalistes, personnalités civiles ou militaires, témoins de tout bord.

Ce succès est également dû à l'aide de nos correspondants, qui ont mis à notre disposition de nombreux documents et des milliers de photos inédites.

Les uns et les autres nous ont ainsi permis de présenter à un large public, et pour la première fois, un ouvrage chronologique illustré de cet épisode de l'histoire de la France en Afrique du Nord.

L'encyclopédie la Guerre d'Algérie *prend fin avec le présent numéro.*

Au mois d'octobre prochain, de nouvelles publications de la Librairie Tallandier seront annoncées par voie de presse. Elles feront suite à Historia Magazine Seconde Guerre mondiale *en cours de publication.*



Pour enrichir l'album de photos...

Sommaire Historia magazine spécial n° 403

L'ARMÉE ET SES SERVICES

L'intendance, le train, le Sahara, le matériel, les transmissions, les câbles hertziens, le génie, le service géographique, le service cinématographique, la gendarmerie, les groupes mobiles de sécurité, le service de santé, hélicoptères, personnel féminin, E.M.S.I., médecins nomades, le service vétérinaire, la poste, l'aumônerie.

Couverture : Photo Courdent


De Geyer d'orth.

L'intendance suit... Dans le bled, les cuistots s'affairent autour de la roulante. Il a fallu résoudre d'abord les problèmes de conditionnement du ravitaillement en région chaude.

L'ARMÉE ET SES SERVICES

POUR un soldat qui combat, dix autres veillent à la satisfaction de ses besoins. Ils n'ont pas souvent les honneurs du communiqué ou d'une première place dans les récits glorieux. Oubliés, méconnus, bien que leur rôle soit essentiel, ils constituent ce qu'on a coutume d'appeler les Services : l'intendance, *qui approvisionne (nourriture, subsistance, habillement) ;* le train, *qui transporte, assure la sécurité des convois, dirige les quartiers généraux ;* le matériel, *qui fournit, répare et entretient les véhicules, l'armement, l'optique ;* les essences, *qui ravitaillent en carburant toutes les unités ;* le génie, *à la fois arme et service, qui construit les pistes, les barrages, les chemins de fer, les bâtiments ;* les transmissions, *véritable cerveau des liaisons ; la* gendarmerie, *à laquelle il faut ajouter les* C.R.S. *(compagnies républicaines de sécurité) et les* G.M.S. *(groupes mobiles de sécurité), agents de renseignement efficaces ;* le service de santé *et* le service vétérinaire, *qui prennent soin des malades et des blessés ;* le service géographique, *qui procure rapidement aux états-majors et aux exécutants les cartes indispensables à toute manœuvre ;* la poste aux armées, *dont le bon fonctionnement est un facteur important du moral ;* le service cinématographique, *moyen moderne d'information et d'éducation ; enfin,* le personnel féminin *(téléphonistes, secrétaires, infirmières, convoyeuses, assistantes sociales) et* l'aumônerie, *qui apportent en outre aux combattants le réconfort de leur présence dans la dure réalité des combats.*

L'INTENDANCE

A L'ÉCHELON de l'Algérie, l'intendance est commandée par un directeur assisté d'intendants spécialisés. Cette organisation se retrouve au niveau des grandes unités subordonnées, centralisée entre les mains d'un intendant de corps d'armée ou d'un intendant divisionnaire.

La tâche de l'intendant d'armée est particulièrement délicate. Son action multiple, menée en accord avec le commandant en chef, qui le tient informé de ses projets les plus secrets, est fonction des objectifs poursuivis.

Son rôle est d'abord de prévoir, ce qui suppose imagination et compréhension de la situation militaire mais aussi connaissance exacte des moyens et des possibilités. Il fixe l'implantation des dépôts, le montant de leurs approvisionnements, les niveaux successifs à atteindre, le jeu des avances et des volants de vivres, éventuellement les déplacements, les remaniements.

L'intendant de corps d'armée conseille, renseigne et, ce qui n'exclut pas toute initiative, veille à la stricte exécution des instructions techniques de son supérieur, qu'il répercute sur l'intendant divisionnaire.

Il a été tenu compte, dans l'organisation du service de l'intendance en Algérie, de la fluidité de l'adversaire, des complicités qu'il trouve dans la population et qui renforcent et étendent l'insécurité, rendant indispensable la protection des convois.

Esprit hélicoptère contre esprit mulet

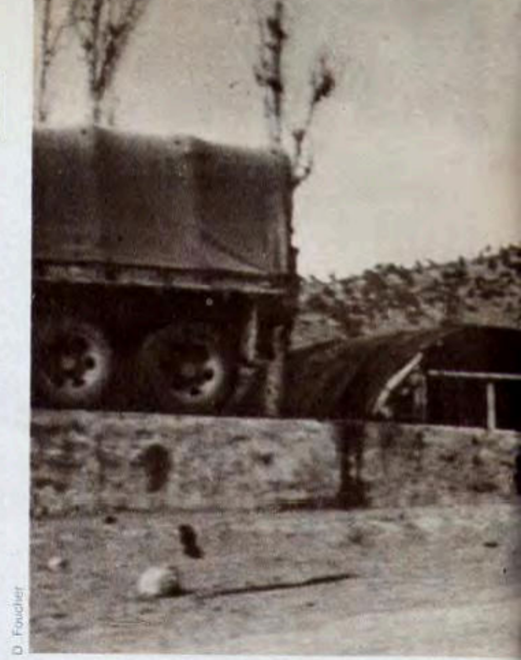
De même, il est apparu que les conditions climatiques imposaient une adaptation de l'alimentation, de l'habillement, de l'équipement, voire du campement. Une certaine souplesse dans les prévisions se révéla également nécessaire, l'augmentation ou la diminution des effectifs devant entraîner des mesures correspondantes dans l'attribution des approvisionnements. L'emploi, par suite de l'éloignement de la métropole, de denrées de longue conservation nécessita un conditionnement et un stockage spéciaux ainsi qu'un plan de distribution particulier. La durée des opérations commandait, en outre, de donner aux combattants une nourriture variée, de grande valeur énergétique et, dans la mesure du possible, des viandes et légumes frais.

A cet effet, une infrastructure territoriale complétée par des installations de campagne, appelées centres de ravitaillement, fut mise en place, en accord avec le 4e bureau, les intendants territoriaux et opérationnels.

Un des soucis les plus importants de l'intendance en campagne est la fourniture du pain, dont le Français fait la base de son alimentation. Il est beaucoup plus exigeant sur sa qualité qu'un Anglais, un Américain, un Allemand ou un Russe.

Avant l'insurrection, une expérience baptisée « Kessra » (galette berbère pâle et compacte) avait été effectuée en Algérie, tendant à déterminer les conditions de fonctionnement des boulangeries itinérantes. 57 000 rations furent fabriquées du 13 mars au 3 avril 1953, c'est-à-dire 3 200 par jour, soit la moitié des possibilités théoriques. La mauvaise tenue de route des remorques-fournils, qui « dansent » à partir d'une certaine vitesse (1 080 km furent parcourus en 61 heures), leur difficulté à gravir les côtes furent mises en évidence. Cet exercice, qui se révéla riche d'enseignements, démontra d'autre part l'intérêt des fours à chauffage électrique.

Un centre de formation de spécialistes (le C.I. n° 3) est constitué dans les environs d'Alger, à Beni-Messous. Dans un cadre agréable, pâtissiers, cuisiniers, comptables, dactylos s'initient aux secrets du métier. A l'issue de leur stage, un certificat de spécialité leur est délivré. La section dactylographie compte à elle seule environ 50 élèves par stage et les machines, qui fonctionnent en permanence, livrées à des doigts inexpérimentés, donnent quelques sujets de plainte aux spécialistes chargés de l'entretien.


D. Foucher

Un garage à Médina. Les groupes de transport du train comp

E.C.P.A.





9 000 véhicules sur les 60 000 dont dispose l'armée en Algérie. Maintenir ces G.M.C., ces 4 × 4 et ces jeeps en bon état est une préoccupation constante et souvent une gageure.

Adoptant selon les cas l' « esprit hélicoptère » ou l' « esprit mulet », l'intendance s'est adaptée à la guerre subversive et révolutionnaire, son seul objectif demeurant la satisfaction dans les meilleurs délais des besoins essentiels du combattant à laquelle le commandement attache la plus grande importance. ●

LE TRAIN

La diversité des formations mises sur pied en Algérie confère à l'arme du train un visage nouveau. Les unités classiques : groupes de transport (G.T.), compagnies de circulation routière (C.C.R.), sont renforcées par les trois compagnies sahariennes de Colomb-Béchar, Laghouat et Ouargla. Des compagnies de quartier général sont implantées dans les centres importants et deux compagnies de livraison par air sont rattachées à chacune des divisions de parachutistes. Mais l'innovation la plus spectaculaire est probablement la constitution de bataillons de marche du train : Teniet-el-Haad, Marceau, Maison-Carrée, Aïn-Bessem, Bordj-de-l'Agha, Géryville, Aflou, pour participer aux opérations au même titre que les « biffins ».

Le 504ᵉ bataillon du train, entre autres, s'illustra en juillet 1958 en prenant d'assaut une position rebelle.

De même, le 519ᵉ B.T., implanté à Aflou, manœuvre dans la *gaada,* paysage lunaire aux dalles dénudées. En 1960, le bilan est particulièrement remarquable : 256 rebelles hors de combat, 106 armes de guerre récupérées dont 3 mitrailleuses.

L'armée de terre en Algérie dispose de 60 000 véhicules et de 5 000 motos. A lui seul, le train compte 9 000 véhicules et 750 motos. On imagine aisément les besoins en personnel qualifié et spécialisé que nécessite un tel parc : conducteurs, dépanneurs capables d'opérer sur des itinéraires difficiles, à toute heure et par tous les temps. Un centre d'instruction a été installé au camp Bosset à Beni-Messous pour la formation des spécialistes, la préparation des sous-officiers aux brevets d'armes. Il participe en outre au maintien de l'ordre dans le sous-secteur Sahel.

L'attrait qu'exerce la motorisation sur les jeunes donna au train une place de ▶

B. Georges

◀ Des cageots de fruits et de légumes pour un poste dans le bled. Une partie très importante de la manutention de l'intendance est assurée par des employés civils sous la surveillance de sous-officiers. Un jour perdu peut avoir des conséquences fâcheuses pour la qualité des produits et pour le moral des hommes.



A Boudjima, dans une ▶ attitude familière, le conducteur de G.M.C. II a un patron : saint Christophe, qui doit lui épargner les embûches. Et celles-ci peuvent surgir à tout instant sur les routes du bled : les pannes, les mines, les embuscades des fells... et aussi l'imprévisible. Mais les vétérans ont toujours le sourire.

les routiers dans

D. Foucher

◀ Dans la région de Khanga, la piste est à flanc de montagne et des équipes doivent la débarrasser des blocs de rocher qui souvent dévalent les pentes et interrompent le trafic. Ici, le matériel roulant est mis à rude épreuve. Comme partout, il faut assurer la protection par un groupe en armes.

choix dans l'effort général de promotion sociale. Par contingent, le centre instruit 700 métropolitains et 200 musulmans. L'enseignement du français permettra de réaliser progressivement l'amalgame de tous les éléments. A l'issue du premier stage, 50 % des musulmans obtiennent le permis de conduire, 15 % sont récupérables.

Leur période d'instruction terminée, les spécialistes sont répartis dans les formations de toutes les armes et notamment du train, où va commencer leur véritable apprentissage.

Le *groupe de transport 370* (G.T. 370), stationné à Damiette, opère sur les pistes de la région de Palestro. Empruntant les chemins défoncés des djebels, les tringlots sillonnent sans arrêt le secteur dans un rayon de 300 kilomètres. La conduite de nuit, sans phares ou avec les « yeux de chat », se révèle particulièrement délicate malgré les pare-chocs peints en blanc. La pluie, toujours violente dans cette région, augmente parfois les difficultés. Dès le retour au camp, il faut noter le kilométrage, établir le compte rendu de mission, vérifier entièrement son véhicule, réparer si nécessaire, refaire le plein. A tout moment, il faut être prêt à prendre la route.

Au même titre que les autres unités, le G.T. est en outre astreint à de nombreuses servitudes : services de garde, patrouilles, protection des populations.

En 1958, le G.T. 370 vit sous la tente. Seuls les bureaux sont en dur ; l'atelier a été aménagé dans un ancien hangar.

Le *G.T. 540,* quant à lui, est alors cantonné dans le petit village d'Oued-Aïssi en Grande Kabylie. Presque quotidiennement, les convois ravitaillent ou transportent sur les lieux des opérations les unités de la 27ᵉ D.I.A.

Le *G.T. 512* comprend trois compagnies ; la 2ᵉ et la compagnie de commandement et des services sont à la ferme Maurin, la 1ʳᵉ à Tébessa.

Alors que la 2ᵉ compagnie était déjà en Tunisie depuis 1954, le reste du groupe, à base d'appelés de l'est de la France — origine qu'évoque la cigogne sur fond vert de son insigne —, a débarqué en Algérie au début du mois de mai 1956, venant de Toul.

La ferme Maurin, à 5 km de Khenchela, malgré ses vastes hangars aménagés, s'est vite révélée insuffisante pour abriter les deux compagnies. Il a fallu construire plusieurs magasins, des « mechtas » pour loger les hommes, des réfectoires, dont l'enseigne « Chez les routiers » s'est tout naturellement imposée. Dans la cour même de la ferme, le Dodge radio est en liaison constante sur poste 193 avec Batna et les convois. Chaque compagnie possède trois 193 (un fixe et deux mobiles) et trois 694, un par peloton.

Dans l'atelier de réparations, les méca-



Batna : un poste ▶ d'essence. La consommation des véhicules et des avions est énorme. Et les parcs où s'alignent les fûts doivent être gardés avec une grande vigilance. Mais en fait, attaques et accidents sont rares, même au chargement ou au transvasement.

fabrique de tapis...

niciens apportent un soin attentif aux boîtes de vitesses et aux lames de ressort. D'autres exécutent les travaux de peinture qu'implique le bon entretien des véhicules. Mais le responsable est particulièrement fier de son pont mobile de graissage. Constitué à partir de deux châssis italiens, il peut, grâce à deux barres d'accouplement, suivre l'unité dans tous ses déplacements. Ceux-ci d'ailleurs sont la plupart du temps inopinés.

Le 6 août 1956, par exemple, après avoir transporté le 8e R.C.P. dans la région d'El-Ama, le G.T. 512 s'apprêtait à regagner sa base. C'est alors qu'un message radio lui enjoignit de poursuivre sa route vers Guentis. Un ravitaillement volant, à partir de jerricans chargés dans un G.M.C., s'avéra nécessaire. « On sait quand on part, déclarait un tringlot, mais on ne sait jamais quand on rentrera ! »

Le *G.T. 503* est arrivé en Algérie au début de l'année 1956, venant d'Indochine. A la disposition de la 12e division, il s'est installé au pied des monts de Tlemcen dans une ancienne fabrique de tapis, avec pelotons à Marnia, Sebdou, Turenne, qui sont relevés tous les trois mois. Le groupe est composé en majorité de musulmans.

« Nous avons parcouru 540 000 km en un an en dehors des routes, rapporte un ancien, et il y a des pistes où on ne peut rouler qu'en « crabotant », ce qui éprouve terriblement le matériel. Un chauffeur est en mission au moins vingt jours par mois. L'été, on peut dormir dans les véhicules, mais en hiver les nuits sont froides et il est difficile de se reposer. Pourtant, le lendemain, il faut reprendre le volant. »

Le *G.T. 359* de la 9e D.I., stationné à Affreville, couvre une superficie de 14 000 km². Sans désemparer, ses camions amènent à pied d'œuvre les troupes d'intervention. En moins d'un an (du 17 juin 1956, date de son arrivée en Algérie, au 20 avril 1957), ils ont dépassé le millionième kilomètre. L'entretien du matériel est une des tâches maîtresses. Mais le groupe a également la mission d'assurer la sécurité d'Affreville et des fermes environnantes reliées par radio au silo, dont l'une des deux tours majestueuses a été transformée en tour de contrôle. Par l'ascenseur, on franchit les 45 m au sommet desquels sont installés deux téléphones, deux postes radio, quatre lits.

La liaison est permanente avec les trains qui circulent d'Orléansville à El-Affroun. En cas d'attaque, l'alerte est immédiatement déclenchée. Le G.T. possède un commando d'intervention, qui s'est signalé en avril par l'arrestation d'une cellule terroriste qui s'apprêtait, le jour de Pâques, à faire exploser des grenades dans la ville. Le chef a été



J.-C. Gagnaire

A Méchéria, mise en place d'une jeep-draisine sur la voie ferrée. Elle fera l' « ouverture » avant le passage du train.



Belotti

LES ESSENCES

Le service des essences est un service interarmées. Source unique d'approvisionnement, il doit être en mesure de fournir à tout moment le carburant nécessaire au déplacement des unités, quel que soit l'endroit où elles se trouvent. Il convient donc de bien prévoir les besoins pour ne pas risquer de se trouver démuni.

Pour avoir une idée des problèmes qui se posent, il faut savoir qu'une division de chars brûle en deux heures autant d'essence qu'en un jour tous les autobus de la région parisienne, qu'un Mystère dévore 4 000 litres de jet-fuel à l'heure. Outre les carburants de consommation courante, l'armée doit disposer de produits spéciaux; ainsi, le service des essences est amené à fabriquer lui-même le lubrifiant du char, qui n'est pas le même que celui de l'automobile.

Le stockage important, la surveillance et la mise en œuvre des pompes, réservoirs, pipe-lines exigent des cadres spécialisés. L'occupation principale de la troupe est la distribution. Les camions-citernes sont amenés aussi près que possible des réservoirs. Transvasé dans des jerricans groupés par lots, le précieux carburant est chargé sur un G.M.C. qui effectue les livraisons.

Le feu et l'explosion sont les dangers les plus redoutés et des mesures draconiennes sont prises pour les éviter. Toutefois un entraînement spécial organise la lutte contre l'incendie : mousse carbonique, poudre sèche, gaz inertes en sont les principales armes.

Le ravitaillement en essence ne semble donc pas soulever des problèmes majeurs dans des conditions normales. Il n'en est pas de même au Sahara où la 730e C.M.E. est chargée de maintenir les stocks et de procéder aux ravitaillements. Sur un territoire grand comme quatre fois la France, la notion de distance perd tout son sens; seul compte le temps. « Nous avons roulé dix-neuf heures », disent les chauffeurs et non pas « nous avons parcouru tant de kilomètres ». Cette nuance explique que l'état des pistes et des routes conditionne l'approvisionnement des formations, la compétence et la conscience des conducteurs et la vigilance des gradés faisant le reste.

cent soixante mulets envoyés en renfort

abattu au cours de l'opération et 40 de ses complices arrêtés. Des armes, des munitions, des cocktails Molotov, de l'argent (1 800 000 F, bilan des collectes de fonds) ont été récupérés.

Le problème des transports pose obligatoirement la question de la rapidité et de la sécurité des itinéraires. Ce fut la tâche des compagnies de circulation routière.

Il n'est pas inutile parfois d'établir des bilans. Celui de la *C.C.R. 223*, entre autres, ne manque pas d'être éloquent. Elle a assuré, en 1958, 715 missions, 2 000 contrôles d'emploi, 300 contrôles techniques, parcouru 500 000 km en patrouilles de contrôle de sécurité.

Gérant une gare routière (25 000 véhicules en transit, 20 000 hommes hébergés), elle a accompli 53 missions opérationnelles, tendu 72 embuscades de nuit au cours desquelles 14 rebelles ont été tués et 33 arrêtés.

La *C.C.R. 277*, stationnée à Aïn-Allouf, dont elle assure la défense dans le cadre du quartier de Tizi-Ouzou, a pour mission d'assurer les escortes d'autorités, de personnel, de matériel de la zone Est algérois. Elle participe également à la pacification, fournit des instituteurs aux différentes écoles. Dans ce domaine, les résultats obtenus sont surprenants : les élèves assimilent l'alphabet d'une façon parfaite en trois mois et font preuve de dons certains pour le calcul et pour le chant. *A la claire fontaine* est la chanson qu'ils entonnent avec le plus de plaisir.

La sécurité des axes routiers et ferrés de la région d'Oran est placée sous la responsabilité de la *C.C.R. 224*. A cet effet, pour renseigner le commandement, trois postes d'écoute permanente ont été implantés à Oran, Sainte-Barbe-du-Tlélat et Perrégaux. Lors du dernier attentat contre l'« Inox » Alger-Oran, les secours furent sur place en onze minutes, grâce à l'écoute attentive du radio.

La surveillance de la voie ferrée est assurée par des formations spécialisées utilisant les moyens techniques appropriés. La nuit, les draisines fouillent le terrain de leurs projecteurs puissants.

La *C.C.R. 262* est stationnée à Tlemcen depuis juillet 1956. Elle effectue le contrôle des entrées et veille à la sécurité des accès par quatre postes principaux : Steccine, Rab, la gare routière et Mansoura, le plus important (8 000 véhicules par mois). Les hommes logent dans des « mechtas » aménagées ; la nourriture leur est apportée de la caserne Bedeau. La gare routière est une création de la 262ᵉ C.C.R. Outre des parkings pour les convois ou les voitures individuelles, elle comprend un bureau de renseignements, un « foyer de garnison des routiers » où se rassemblent tous les isolés en transit ; on peut s'y rafraîchir et s'y reposer.



Convoi dans le Sahara. ▶ Il est courant que les chauffeurs restent une quinzaine d'heures au volant dans la liaison avec les confins du Soudan. Mais ces routiers apprécient leur indépendance et le charme des sables.

La traversée de l'oued à la sortie d'El-Adjiba. Chaque convoi est une aventure dont on ne peut prévoir l'issue ni les péripéties. Une route d'habitude calme peut devenir un coupe-gorge à tout instant. Il faut avoir la baraka. ▼



Jennat

Le peloton opérationnel participe à toutes les actions de la zone Ouest oranais ; reconnaissances, contrôles volants, escortes, sont les missions les plus courantes. Le baptême du feu a été reçu le 15 août 1957 dans les Beni-Ouarsous.

Abandonnant la tenue de combat pour l'uniforme de parade, les tringlots de la 262ᵉ C.C.R. ont également pour mission, sur leurs motos ou dans leurs jeeps flambant « neuves », d'escorter les personnalités de passage.

L'automobile s'est donc imposée en Algérie comme ailleurs. « Partout où le tringlot passe avec ses mulets, l'armée entière peut passer », aimait à répéter Bugeaud. La campagne d'Italie, une vingtaine d'années avant la rébellion algérienne, ne fit que confirmer l'assertion du maréchal. Pourtant, obéissant à l'évolution irréversible des techniques, l'armée elle-même fit de moins en moins appel aux services des mulets. Créée en 1955 avec des rappelés venus de France la *1ʳᵉ compagnie muletière* (1ʳᵉ C.M.T.) est dissoute le 29 juillet 1957 dans le secteur de Bouira. Avec ses 18 chevaux, ses 160 mulets, répartis en 26 détachements, elle participa à toutes les opérations, effectuant le transport des vivres, de l'eau, des munitions, suppléant même parfois les convois automobiles immobilisés par le mauvais temps. Les mulets n'existent donc plus que dans certains postes isolés auxquels n'aboutit aucune piste.

Animal béni des plus défavorisés, le mulet n'est pas seulement une bête de somme. Il est parfois monté par d'excellents cavaliers. Endurant mais souvent récalcitrant, il ne subsistera cependant, au cours du conflit algérien, que dans les cas exceptionnels où l'automobile et l'hélicoptère se montreront défaillants. ●

C. Voegtlin

LE SAHARA

Les transports dans le désert font l'objet d'une organisation particulière tenant compte des distances énormes, du relief et du climat.

De même que Colomb-Béchar et Laghouat, Ouargla est le départ des itinéraires sahariens ; c'est aussi le lieu de stationnement de la 2[e] *compagnie automobile saharienne de transports* (la 2[e] C.A.S.T.). Elle assure les déplacements des troupes et des convois jusqu'à Tamanrasset et le ravitaillement des postes jusqu'aux confins du Soudan.

Le plan de transport est soigneusement mis au point car « la nature ne pardonne pas » ; c'est pourquoi, pour servir dans cette unité, « les hommes doivent avoir un caractère bien trempé, savoir retrousser les manches, prendre la pelle ou démonter un moteur... ».

Le personnel, particulièrement choisi, dispose de véhicules équipés pour les pistes : pneus très larges, à la pression très basse, dessous protégés par des plaques métalliques, réserve d'eau potable, tôles de désensablement, moteur diesel avec alimentation au gas-oil, moins volatil que l'essence. Certains sont des camions Berliet « G.B.O. » de 32 tonnes. Chaque roue (il y en a dix) a plus de 1,50 m de diamètre, le moteur est à cinq vitesses, soit douze au total avec la boîte relais, et consomme 65 litres de gas-oil aux 100 kilomètres. Dans la cabine : trois places, une couchette.

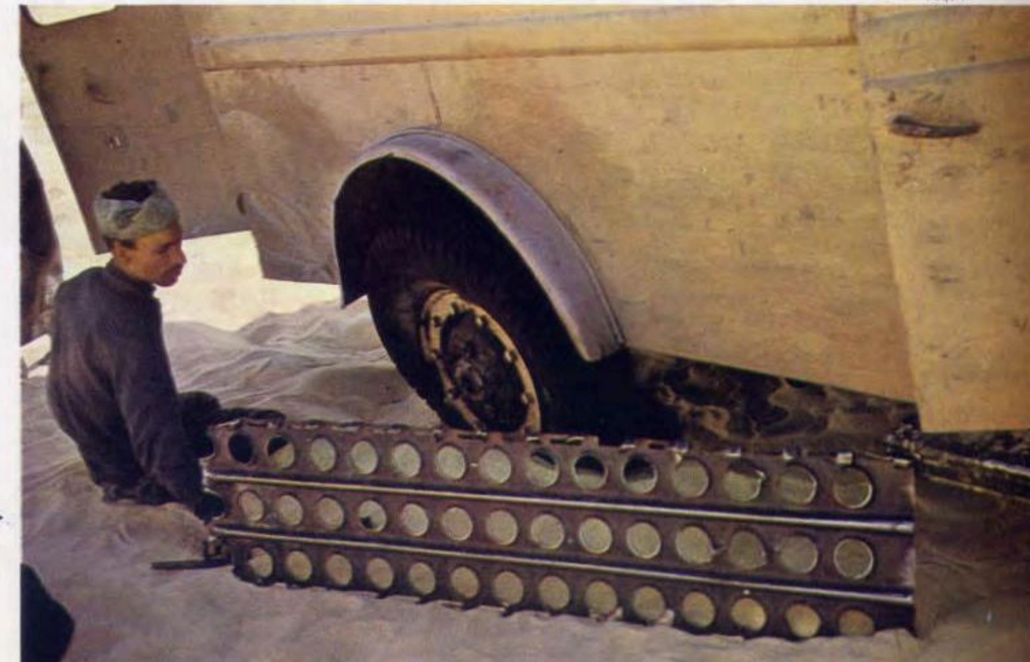
Malgré toutes les précautions et un entretien minutieux, les moteurs doivent être entièrement révisés après trois rotations.

Dans la hamada au sol rocailleux, aux pierres coupantes, au sable fluide que l'on appelle le « fech-fech » et dans lequel les roues s'enfoncent parfois jusqu'au moyeu, il n'existe qu'un seul moyen de dépannage : les tôles trouées utilisées sur les pistes d'atterrissage. Elles sont placées sous les roues, le camion avance de quelques mètres, on retire les tôles et on recommence... Cet exercice, particulièrement épuisant, doit parfois être poursuivi pendant des centaines de mètres. Mais le pire ennemi est le vent de sable.

Les pistes sont parfois striées comme une plage par de petites vagues durcies. Pour ne pas subir de trop fortes secousses, en roulant sur cette « tôle ondulée », les conducteurs l'abordent à assez grande vitesse de façon à « l'effacer ». Le seul remède efficace est de traîner de gros pneus réunis par des chaînes qui rabotent la piste.

Dans le lointain, on aperçoit Fort-Lallemand, enceinte crénelée et carrée, poste de commandement du général Laperrine. Le vieil Ahmed se souvient encore de son ancien chef. Il montre avec orgueil le fusil qu'il lui a offert, la petite ▶

Paquiez



Obsession, l'enlisement dans le « fech-fech ». Pour en sortir, pas d'autre moyen que les tôles des pistes d'aviation et pas d'autre vertu que la patience. ▶

Lebrun

Le Berliet T-100, 32 tonnes, dix roues, 65 litres de gas-oil aux 100 : un monstre qui transporte le matériel lourd à Touggourt et résiste très bien aux pièges du désert.

les hommes bleus font de l'auto-stop

chambre blanchie à la chaux, le lit de fer où dormait le général et la table où il prenait ses repas.

Dans la cour, un puits profond de 27 mètres dont le génie assure le nettoyage et la stérilisation de l'eau.

Près du bordj, un petit cimetière rassemble ceux dont la vie s'est terminée face à ces dunes derrière lesquelles, le long d'un défilé de 300 kilomètres, s'étend le pays de la soif.

Avec une escorte de scootéristes

La *1re compagnie automobile saharienne de transports* opère dans la région de Laghouat dont les paysages sont, pour le soldat de métropole, un objet d'étonnement : touffes d'herbe sèche, buissons rabougris, oueds à sec, chaleur insoutenable, et parfois d'émerveillement quand, barrant l'horizon, la haute stature mystérieuse des monts du Hoggar s'enveloppe d'un voile indigo.

A la *3e C.A.S.T.*, on prépare le convoi Tindouf-Colomb-Béchar, soit 1 000 kilomètres de pistes. Les chauffeurs sont au volant quinze heures par jour, ce qui représente, sur des kilomètres de « tôle ondulée », une dépense nerveuse considérable et une énergie peu commune.

On fait parfois des rencontres, et il n'est pas rare que des transporteurs civils en difficulté fassent appel à la complaisance des militaires. Une halte est prévue à Tinfouchi, petit bordj édifié par la légion, pour les réparations, le graissage, le remplacement de lames de ressort... Mais dès le lendemain, c'est le départ pour Tindouf. L'accueil est toujours enthousiaste : c'est le frigidaire réclamé depuis longtemps qui arrive avec le convoi, c'est le matériel inutilisable que l'on envoie en réparation. Des « hommes bleus » et leur famille, avec un matériel hétéroclite : peaux de gazelle, selles traditionnelles, mobilier disparate, profitent du convoi. Des scootéristes, des motocyclistes, qui veulent s'enorgueillir d'une traversée du désert, ne dédaignent pas non plus de faire un bout de route avec un routier confirmé !

Comme les légionnaires, les sahariens du train portent le képi et cette particularité n'est pas une de leurs moindres fiertés.

L'attrait du désert dont le thème a si souvent inspiré écrivains et cinéastes ne constitue pas une simple légende. Il répond, au-delà de la contemplation de l'infini et des nuits étoilées, à un goût profond de solitude et d'indépendance. C'est pourquoi certains, à l'issue de leurs obligations militaires, choisissent de s'y fixer, encouragés par l'Etat qui leur consent des prêts pour leur installation. ●

documentation P. Tétrel





D. Foucher

Réparation sur place d'un G.M.C. : les moyens du bord et parfois l'assistance d'un camion-atelier. Mais il faut surtout compter sur l'ingéniosité dans le bricolage...

LE MATÉRIEL

EQUIPÉES d'ateliers de réparation, de montage, d'usinage, de forge, d'électricité, de mécanique, de tôlerie, de peinture, les compagnies de réparation du matériel (les C.R.M.) ont pour tâche de veiller à ce que le combattant ait à sa disposition, à chaque instant, un matériel toujours en état et sur lequel il puisse compter.

Une comptabilité moderne et rigoureuse préside à l'établissement des plans de travail. Un système de vérification périodique des matériels des unités de la division soutenue est institué. Pour ce faire, des équipes mobiles sont organisées. Fidèles à leur devise « à votre service, jour et nuit », les réparateurs se tiennent prêts à répondre sans attendre aux demandes inopinées qui leur sont faites. Dans les zones réputées dangereuses, une escorte est chargée de la protection, pendant leurs déplacements, de ces véritables usines ambulantes que sont les camions-ateliers et de leur personnel. Mais l'impossibilité de réunir une telle escorte dans les délais requis par l'urgence imposa souvent aux responsables de braver l'embuscade et de partir seuls sur les pistes du djebel porter secours aux combattants en difficulté.

La *54e C.R.M.*, installée à Tiaret et qui soutient la 4e D.I.M., procède mensuellement à la réparation de 2 750 véhicules. Pour le seul mois de janvier 1961, l'atelier d'armement a effectué la remise en état de 2 200 armes tant sur place qu'au cours des nombreuses « contact-parties » réalisées par les équipes itinérantes.

A la *64e C.R.M.*, on enregistre la sortie hebdomadaire d'environ 130 véhicules. Les quatre sections — sur les cinq que compte la compagnie — se rendent sur les lieux du dépannage, évitant ainsi les pertes de temps qu'occasionnent les transferts et les remorquages.

La *70e C.R.M.*, en soutien de la 20e D.I., a installé ses ateliers à Berrouaghia ; une de ses sections est à Médéa, l'autre à Boghari.

Dans ses hangars, à côté des camions-magasins aux tiroirs rangés avec soin, des pneus, des chaînes, des tubes, des armes de tout calibre, du matériel optique... Tout respire l'organisation, la méthode. En effet, tout est codifié. Chaque matériel possède sa « fiche médicale », ce qui permet de le suivre et de l'entretenir comme il convient, au moment voulu.

En mai 1957, le dépannage d'un half- ▶

◀ **Dans le Sud oranais, en février 1961 : conséquence de l'excès de vitesse d'un G.M.C. avec remorque. On attend l'arrivée du *wrecker* pour récupérer l'épave.**

le système D vient en dernier recours

◀ Les mécaniciens des C.R.M. ne chôment pas Dans les djebels arides et caillouteux ou les sables du désert les moteurs s'usent très vite. Et leur révision ne doit pas dépasser quarante-huit heures.

S. Berthoud

track sanitaire accidenté dans le secteur d'Aïn-Zaaf est demandé d'urgence. Un malade est à bord. En raison du mauvais temps, les hélicoptères n'ont pas pu décoller.

Après un parcours mouvementé dans la boue visqueuse, les camions d'escorte, l'ambulance de secours et le wrecker abordent le dernier obstacle : la grimpée, puis la descente vers la voiture immobilisée. Le wrecker passe en tête, en première « crabotée », entreprend l'ascension. Un virage à 90°, le djebel d'un côté, le ravin de l'autre, oblige à guider la manœuvre tandis que le chauffeur, porte ouverte, se tient prêt à sauter, en cas de danger. Il faudra une heure et demie pour franchir les dix derniers kilomètres. Enfin le half-track est là, bloqué sur la piste, l'axe du bogie gauche cassé. Le malade, qui souffre d'une hernie étranglée, est aussitôt transporté dans l'ambulance qui repart sans tarder vers Médéa avec la moitié de l'escorte.

L'impossibilité de doubler le half-track ou de le tirer en marche arrière impose que la réparation s'opère sur place. Une section d'infanterie est désignée pour le garder et le lendemain matin, une équipe de mécaniciens, accompagnés de trois aides, prend la route d'Aïn-Zaaf. Il faut tout d'abord dégager le half-track à la pelle et à la pioche, puis enlever le bogie cassé et le remplacer par un neuf. Le wrecker est trop large pour approcher mais le palan du « Lot 7 » réussit à soulever le véhicule sous lequel on glisse des plaques métalliques. Les galets, puis les chenilles changés, le half-track, par ses propres moyens, regagne Médéa avec le convoi par une piste redevenue sèche.



Coll. particulière

Alger : déchargement de matériel roulant. Les demandes de véhicules et d'hélicoptères vont en augmentant et la métropole s'efforce de les satisfaire. Mais le budget affecté à l'Algérie est déjà très lourd.

◀ Un scout-car immobilisé en rase campagne. Une belle cible pour l'ennemi. Même quand le G.M.C. de secours est à l'œuvre pour le tirer de là. Mais les chauffeurs ont beaucoup d'expérience.

Les « gros » clients

La *436ᵉ C.R.M.* est cantonnée à Aïn-Sefra depuis la fin de septembre 1959. Née au Nord-Vietnam, sa caractéristique est d'avoir dans sa très grande majorité des cadres non métropolitains. La qualité de ses travaux, la rapidité des réparations lui ont valu une solide réputation d'efficacité.

La *52ᵉ C.R.M.* à Blandan, la *408ᵉ* puis *61ᵉ C.R.M.* à Souk-Ahras, la *57ᵉ* à Tébessa se partagent l'entretien du barrage est suivant trois portions à peu près égales de 200 à 220 km. Outre les tâches habituelles des C.R.M. (autos, chars, armement de gros et petit calibre, optique), certaines sont spécialisées dans l'installation des projecteurs géants qui, dans les postes les plus isolés du réseau électrifié, sont en mesure de fouiller 8 à 9 km de djebel. Terreur des rebelles qu'ils détectent infailliblement, ils sont l'objet des soins particuliers de leurs utilisateurs. Encapuchonnés de jour pour les protéger des regards indiscrets et des intempéries, ils sont généralement à l'abri des tirs de l'adversaire, ébloui par une si puissante lumière.

La *403ᵉ compagnie moyenne de réparation du matériel*, est spécialisée, comme son nom l'indique, dans l'armement et les véhicules moyens : half-track, Dodge, G.M.C., jeep, remorque. Ceux-ci ne doivent pas être immobilisés plus de quarante-huit heures. La compagnie soutient 800 véhicules et peut en recevoir 150 en réparation. Formée le 16 janvier 1956 à Gien, elle a été équipée d'un matériel très moderne, prélevé sur les stocks de mobilisation. Les camions-ateliers dont elle est dotée sont climatisés et disposent d'un important outillage perfectionné. Unité opérationnelle, elle déplace ses 150 tonnes de matériel sans problème particulier et fonctionne d'une manière normale dans un délai de deux jours après son arrivée. La pose de volets et de rideaux noirs aux fenêtres des camions autorise le travail de nuit.

Elle est servie par un personnel choisi par présélection dans un organisme militaire. Les recrues sont généralement chauffeurs, mécaniciens, fraiseurs, ajusteurs de métier ou spécialistes en optique. Pour certains, cependant, sans qualification véritable, le séjour en Algérie est l'occasion de se perfectionner.

Il semble que l'année de service minimum accomplie par les appelés dans les compagnies du matériel soit suffisante pour en faire d'excellents techniciens. Si, à leur libération, ils n'ont plus de débouchés dans leur ancienne spécialité ils peuvent trouver une place dans un des établissements travaillant pour l'armée.

Chaque section comprend trois groupes : armement petit calibre, optique, artillerie D.C.A. spécialisée dans les réparations des tourelles des chars et des appareils électromécaniques.

Ainsi, le 1ᵉʳ régiment de chasseurs parachutistes et le 3ᵉ régiment étranger d'infanterie sont de « gros » clients.

L'approvisionnement en pièces de

M. Biéron



Ducarré

rechange se fait à la compagnie-magasin de Telergma ou à Constantine. La durée des réparations est soigneusement contrôlée. La révision d'un pistolet automatique ou d'un fusil ne doit pas demander plus d'une heure et demie ; pour un fusil mitrailleur ou une mitrailleuse légère, trois heures doivent suffire.

Les questions administratives que tout travail implique rebutent bien souvent les techniciens. Ne faut-il pas tenir une comptabilité précise des matériels en stock, des travaux exécutés, établir les états journaliers, mensuels, trimestriels, mettre le fichier rigoureusement à jour, et cette procédure de temps de paix se révèle parfois difficilement compatible avec les nécessités du maintien de l'ordre.



◀ **L'enlisement dans le sable n'est pas le seul risque des pistes. Il suffit d'une pluie pour que certaines deviennent des fondrières où les gros Berliet s'enfoncent. Pour en sortir, il faut prendre les pelles et parfois attendre le camion de dépannage pendant des heures. En souhaitant que les fells ne soient pas dans le coin.**

Plusieurs centres d'instruction du matériel ont existé en Algérie. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ils n'étaient pas obligatoirement organisés pour former des spécialistes. Certains, tel le C.I.M. 4 d'El-Hajer, avaient pour simple mission de dispenser aux jeunes recrues l'instruction de base indispensable à tout combattant. Par sélection, étaient alors constitués des « pelotons » au sein desquels étaient formés les gradés du matériel.

Le centre n° 3 prit une importance particulière par la multiplicité des options enseignées et la place réservée aux musulmans. Menant de pair l'instruction des recrues de métropole et d'Algérie et la préparation des sous-officiers au certificat interarmes, le centre organisait en outre des stages régionaux de perfectionnement sur engins blindés, des cours d'instruction générale et de formation technique. En quatre mois, toute recrue pouvait ainsi obtenir le certificat pratique, en six mois le certificat pratique supérieur ou un certificat de spécialité, en dix mois le certificat supérieur dans les spécialités les plus diverses : autos - engins blindés - bois - armement (petit et gros calibre) - mécanique, électricité, optique.

Les musulmans, au milieu de leurs camarades métropolitains, suivent le même enseignement. La langue arabe cependant n'est jamais utilisée — les termes techniques n'ayant d'ailleurs pas d'équivalent en arabe — mais les cours de français sont activement poussés (9 heures par semaine). En outre, l'instruction technique repose sur la méthode directe (tactile, visuelle, gestuelle). C'est ainsi qu'en 1959, par exemple, 1 800 musulmans ont reçu une qualification ou une spécialité technique au centre n° 3, qui, par sa formation militaire et humaine, peut s'enorgueillir d'avoir participé activement à la promotion musulmane.

Des compagnies du matériel ont été envoyées en soutien des unités stationnées au Sahara. La compagnie saharienne 1/10 s'implanta à Ouargla, en alerte « à deux heures », c'est-à-dire prête à partir dans les deux heures suivant l'appel. Face aux difficultés propres au désert évoquées précédemment, les dépanneurs doivent faire preuve d'une grande maîtrise de soi, d'endurance et parfois d'astuce et d'une certaine imagination. Qu'on en juge ! Un joint de culasse s'étant brisé et dans l'impossibilité de changer la pièce, l'un d'eux réussit, à l'aide de papiers récupérés çà et là, à obtenir une épaisseur équivalant à la pièce endommagée. Après l'avoir découpée suivant le tracé du joint fendu, il parvint, avec de l'Hermétic, à la coller. Cette réparation ingénieuse terminée, il put sans encombre rejoindre sa base, mission accomplie. ●



Jegard

◀ Réparation d'une antenne U.H.F. radio : les techniciens sont aussi un peu acrobates. Toute panne exige une intervention immédiate, qui limite les interruptions.

LES TRANSMISSIONS

Le succès de la répression et de la pacification exigeait un fonctionnement sans défaillance des organes essentiels de liaison, matériels et humains, que sont les transmissions. Une mention spéciale doit, dans ce domaine, être accordée au 45e régiment de Maison-Carrée. Au camp Labat, où il s'est installé, il a succédé au 5e R.T.A. Tenant le rôle de centre d'instruction, il procéda, au même titre que ses homologues des autres services, à la formation des recrues et des spécialistes, à la préparation des sous-officiers aux brevets, à l'organisation de stages de perfectionnement, menant de pair les opérations habituelles de maintien de l'ordre. En moyenne, chaque stage est constitué de 1 300 métropolitains et de 200 musulmans. Une partie importante de l'effectif est orientée vers la conduite auto, les autres, dans une faible proportion, reçoivent une instruction poussée de mécanicien radio, mécanicien de téléimprimeur, de téléphone ou de régulateur-chiffreur. Un effort particulier est accompli pour l'enseignement du français, condition essentielle d'un amalgame parfois difficilement réalisable.

La ligne téléphonique Oran-Colomb-Béchar est pour l'A.L.N. un objectif particulièrement intéressant, en raison des liaisons qu'elle assure et des difficultés que rencontre sa défense.

Dans la tranche Méchéria-Colomb-Béchar, soit 350 km, 320 poteaux sont abattus le 20 juillet 1956 ; en août, les destructions se multiplient : 886 le 22 août, 963 le 27. Le général en chef donne l'ordre de rétablir la ligne. Cette mission est confiée à la 12e compagnie du 4/18e des transmissions de Tlemcen en stationnement à Aïn-Sefra. Elle est renforcée de deux sections des 10e et 11e compagnies, puis, plus tard, des 151e et 152e bataillons des transmissions.

Le 10 septembre 1956, à bord de quatre camions, les 50 monteurs du 151e B.T. se rendent sur leur chantier de Ben-Zireg. La route longe la voie ferrée ; d'un côté, des collines dénudées, rocailleuses, grillées de soleil, de l'autre, un terrain désespérément plat.

Or les rebelles, au nombre d'une soixantaine, sont en batterie sur les parties dominantes, à des emplacements préalablement organisés. A 7 h 45, ils ouvrent le feu sur la colonne, qui s'arrête immédiatement. Les hommes débarquent et ripostent, contraignant l'adversaire à se replier.

Après cette embuscade, le travail s'est poursuivi avec obstination et le 25 octobre, la ligne aux six circuits nouveaux était terminée et remise aux P.T.T.

Le détachement de Djenien participe, lui aussi, à la remise en état de la ligne. Il s'agit, pour les Alsaciens, les Vosgiens

Coll. particulière



Le poste de transmission au P.C. du 54e B.T.A. : le radio est à ses appareils en liaison avec les autres unités. Une coordination rapide est nécessaire. ▶


Jegard

◀ **Une nouvelle station radio à la cote 1008. Au fond, les pylônes du relais P.T.T. avec la France. Des installations modernes, un personnel qualifié, le calme et l'air pur...**

et les quelques Parisiens qui y sont affectés, de replanter les poteaux et de remonter les lignes à la cadence moyenne de 1 200 m par jour, ce qui implique souvent des travaux de terrassement sur un sol rocailleux, parfois si dur qu'il faut utiliser des marteaux piqueurs. Les anciens supports, bien que brisés, résistent souvent aux tentatives de dégagement. Ils sont alors arrosés d'essence et brûlés.

Malgré son apparente simplicité, la pose de fils n'est pas aussi facile qu'on l'imagine. Il faut forer les trous, placer les isolateurs et les consoles après avoir donné du « nez » au poteau, dérouler les fils, réaliser la tension optimum, éviter les mélanges de circuits par des « rotations » : exactement tous les 250 m on fait tourner le fil d'un quart de tour dans le sens des aiguilles d'une montre... C'est un travail de « civil », une spécialité P.T.T.

Délaissant momentanément leur tâche pacificatrice, les transmissions effectuent également des opérations de maintien de l'ordre.

Surpris tout d'abord par la chaleur qui règne en Afrique du Nord, tous ces hommes, originaires de l'Est pour la plupart, se sont rapidement adaptés. Le sentiment de faire œuvre utile, même au prix d'un travail obscur, leur fait oublier la fatigue et dissipe les regrets qu'ils éprouvent en évoquant les paysages de neige de leur pays natal et les courses à skis.

A Tébessa, poste de commandement du 57ᵉ bataillon des transmissions, sont rassemblés des centres d'émission radio, un central téléphonique de 270 lignes — 3 500 communications par jour — les terminaux V.F. ; le bruit des télétypes et des sonneries se mêle aux inévitables « ti ti ta ta » qui, pour le profane, tiennent de la science-fiction. Il appartient au 57ᵉ Bataillon des Transmissions de procéder aux réparations sur le barrage chaque fois qu'elles intéressent les circuits et les postes électriques qui jalonnent le réseau. ▶

LES P.F.A.T.

Certains personnels ont vécu les combats de 39-40, l'occupation, la Résistance, la Libération, l'Indochine et même la Corée; d'autres, plus jeunes, viennent de s'engager. Mais partout où ils sont utilisés, leurs nombreuses qualités ne manquent pas d'être remarquées et appréciées. On rend hommage à leur patience dans les transmissions, au dévouement des médecins, des secrétaires médicales, des infirmières, des ambulancières, des laborantines du service de santé, à la technique des plieuses de parachutes de Blida et de Philippeville, à la compétence des spécialistes du recrutement perdues dans la jungle des fichiers, des dossiers et des livrets, à la persévérance et à l'esprit d'ordre des secrétaires des états-majors.

L'assistante sociale, quant à elle, agit tout d'abord par sa seule présence, notamment près des unités isolées. Elle étudie les cas particuliers, les transmet à l'échelon central en accord avec les commandants d'unité. Elle aide également les familles des militaires à régler les problèmes d'allocations, de vacances, de cure, et les difficultés que connaissent les mères de famille. Elle écrit aux parents des blessés, les éclaire et si possible les rassure. Elle procède, en outre, à la répartition du matériel de distraction fourni par la fondation « Maréchal-de-Lattre » et par l'aide sociale.

*Sa mission s'exerce dans le cadre de l'*action sociale de l'armée, *chargée, comme son nom l'indique, d'apporter matériellement aux militaires et à leur famille l'aide personnelle dont ils ont besoin. Il s'agit, en outre, de procurer au combattant les moments de détente et de loisir qui lui sont nécessaires.*

Fixée à Alger, la délégation de l'action sociale qui prit, en 1957, le titre de service régional interarmées de l'action sociale des forces armées, coordonne les activités de trois services respectivement établis à Alger, à Oran et à Constantine et de la commission administrative du foyer central de l'action sociale des forces armées en Algérie et au Sahara.

Un bilan dressé en1956 témoigne de l'ampleur des réalisations de l'action sociale. Quelques chiffres pris çà et là se passent de commentaires :

a) *mise en place d'un réseau de 110 assistantes et auxiliaires sociales ;*

b) *attribution de 1 milliard de crédits budgétaires pour l'achat de matériels et les secours aux familles (notamment des rappelés) ;*

c) *dotation de 93 blocs cinématographiques, de 2 000 bibliothèques et de 17 000 livres, de 3 200 postes de radio, de 700 électrophones et de 12 000 disques ;*

d) *implantation de 35 foyers territoriaux et de 25 centres de repos ;*

e) *versement de 43 millions de crédits aux unités pour les fêtes de Noël et de 7 millions et demi aux hospitalisés ;*

f) *diffusion, chaque mois, de 126 000 revues hebdomadaires et mensuelles.*

E.C.P.A.



Les P.F.A.T. dans un centre des transmissions. ▶
... Des vétérans d'Indochine et de Corée, d'autres qui ne voulaient plus de l'association bureau-métro...

comment résoudre le prob


Coll. particulière

◀ En campagne, installer des antennes n'est pas une partie de plaisir quand le vent souffle en rafales. Mais il est indispensable d'assurer les communications avec le P.C. du secteur pour être informé des mouvements ennemis.

En opération vers le chott ech-Chergui, sur les hauts plateaux du Sud oranais. Dans le convoi, le poste radio est installé à bord d'un half-track et permet un contact régulier avec Oran et Alger. Jamais d'isolement. ▼



Au cours de l'hiver de 1958, des renseignements recoupés font état d'une importante réunion de chefs rebelles au marché de Sidi-A... Le général commandant la zone décide d'intervenir par surprise et confie le commandement à son chef opérationnel, le colonel Y... L'accès du marabout est très difficile : il est situé sur un piton dont aucune route ne permet l'accès direct. Il y a bien quelques pistes à proximité, mais l'aviation a signalé l'existence de nombreuses coupures.

Le colonel Y... décide alors d'agir simultanément par air et par terre, en combinant une action motorisée et un héliportage. L'unité sur roues sera accompagnée d'éléments du génie qui s'efforceront de rétablir les pistes, et le commando héliporté protégera le P.C. opérationnel allégé qui l'accompagnera. Le général veut connaître à tout instant la position de ce poste de commandement dont la situation risque de devenir difficile.

Le commandant des transmissions compose son équipe : un officier, deux sous-officiers, deux transmetteurs transportant un C 9 et un SCR 193. A J—1, le 193 est dépouillé de ses emballages habituels et réduit à un émetteur, un récepteur, une batterie d'accumulateurs, un petit groupe de charge. L'antenne unifilaire sera tendue entre deux bambous. Tout un système de cordes et de convois doit aider au transport et permettre éventuellement la descente, si l'hélicoptère ne pouvait pas se poser.

Au jour J, dans la grisaille d'un matin au plafond bas, le commando se rassemble près des hélicoptères. Les transmetteurs qui les accompagnent, conscients de leur responsabilité, s'interrogent. Ont-ils bien tout prévu ? Ne vont-ils pas au-devant de difficultés insoupçonnées ?

Vers 9 heures, l'hélicoptère qui transporte le matériel des transmissions arrive à 200 m du marabout... Le matériel est descendu à l'aide des cordes, les hommes sautent à terre rapidement et vers 9 h 30 la liaison « phonie » est établie entre le général et le colonel Y... La mission du SCR 193 est remplie. Le commando a encerclé le marabout. Malheureusement, il est vide...

Les déplacements des lieux de stationnement des grandes unités représentent pour les transmissions un sujet

ne de surcharge du trafic téléphonique

constant de préoccupation. Le cas de la 5ᵉ D.B. est caractéristique.

Au cours du mois de mars 1956, la division, alors implantée en Allemagne, reçoit l'ordre de s'alléger et de faire mouvement vers l'Afrique du Nord dans le meilleur délai. Les réductions envisagées ont pour effet immédiat d'amener une transformation des unités, dont celle des transmissions. Les premiers échelons partent en avril pour Oran mais un contrordre étant parvenu au cours de la mise en route, une partie des troupes est dirigée sur Alger. Peu après, la 5ᵉ D.B. se voit confier la responsabilité du secteur opérationnel de Tlemcen, à la frontière algéro-marocaine. Son poste de commandement est fixé à Montagnac. Elle y reste jusqu'en mars 1957, date à laquelle elle rejoint Mostaganem et prend à son compte la zone Nord oranais.

Tous ces déplacements ont obligé les transmissions à des opérations de reversement et de perception de matériel au prix de formalités administratives hors de mesure. L'existence simultanée de deux P.C. a nécessité un fractionnement des moyens. Les liaisons téléphoniques et radiotélégraphiques de sécurité des convois ont donné satisfaction. Mais le trafic administratif entre états-majors et unités a été surchargé malgré les téléimprimeurs. Dans le secteur de Tlemcen, il s'agissait à la fois pour les transmissions de mettre en œuvre les liaisons stratégiques adaptées au quadrillage, d'assurer les liaisons opérationnelles, les liaisons inopinées et de défense des fermes. Ces liaisons, somme toute classiques, devaient être impérativement remplies en dépit d'une infrastructure des P.T.T. pratiquement inexistante ou très vulnérable et de l'insécurité des itinéraires. Des renforts de matériel furent demandés pour aboutir à un système cohérent. Le réseau d'alarme des fermes et des entreprises isolées put être réalisé par l'octroi de postes émetteurs à manipulation automatique.

La conduite d'opérations à l'échelon division est restée exceptionnelle. Elles se situaient généralement au niveau de la brigade et résultaient la plupart du temps d'un accrochage local ; il suffisait de renforcer l'unité engagée par les éléments les plus voisins et d'avoir en alerte une réserve de moyens, parmi lesquels les transmissions équipées de postes radioélectriques à grande et moyenne puissance. Deux d'entre eux ont joué un rôle capital : l'AN/GRC 9 et le SCR 300.


J.-P. Lavalette

Les installations d'une station de transmission par ▶ faisceaux hertziens. Une technique utilisée depuis 1950 peu coûteuse et qui rend grand service au Sahara.

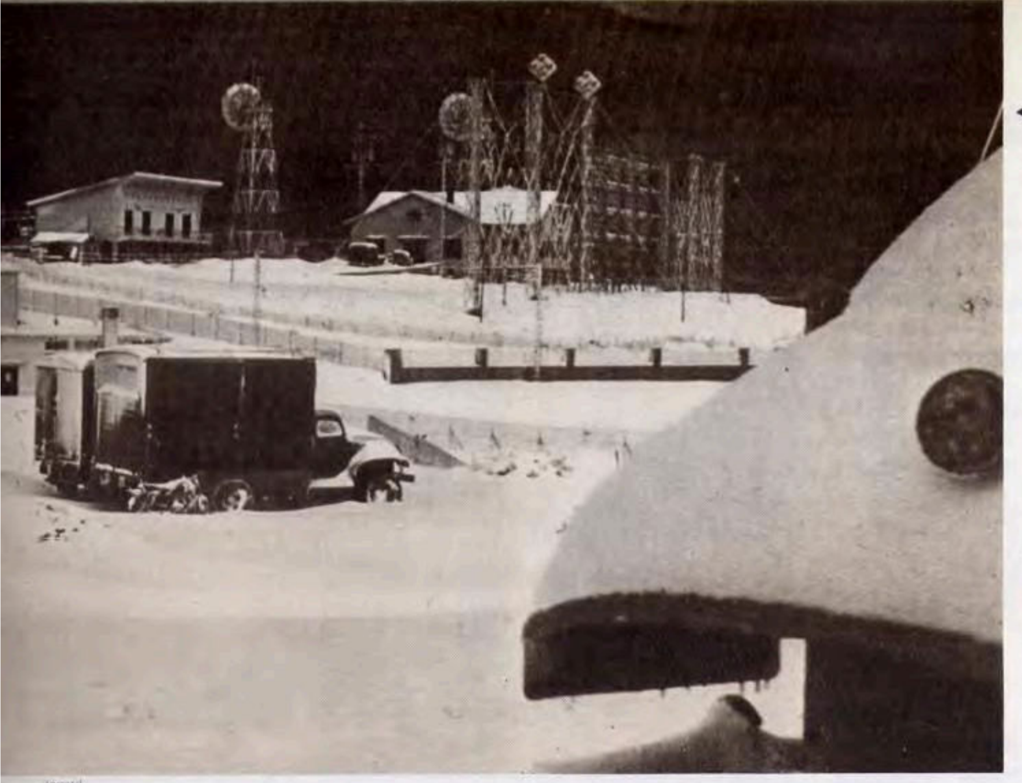
H. Bernard

Le premier, soit en poste fixe, soit sur jeep, a été apprécié pour sa facilité de mise en œuvre, son faible volume et ses possibilités phoniques. C'est le poste des convois, l'ossature des réseaux opérationnels.

Le second fut utilisé à tous les échelons dans les formations à pied pour les liaisons entre unités et avec l'aviation. C'est le matériel de base de l'infanterie. L'écoute permanente à certains postes de commandement, la fréquence des opérations ont provoqué une importante usure qui nécessita le renouvellement d'un grand nombre de pièces détachées. On a même vu tous les SCR 300 passer à l'atelier la même semaine.

L'entretien du matériel est un problème majeur ; aussi a-t-il fallu décentraliser les moyens du détachement de matériel des transmissions (D.M.T.) de manière à pousser les ravitaillements aussi près que possible des unités.

Le problème de l'instruction des spécialistes, notamment les graphistes, dépanneurs, radioélectriciens, chiffreurs, a pu être en général résolu grâce aux différents stages, à l'échelon Algérie, mais l'instruction a été complétée dans toutes les formations de la division. Un centre d'instruction de radiotélégraphistes fut ouvert par ses soins à l'intention du personnel des corps de troupe et des transmissions et groupa trente stagiaires. ●



Jegard

◀ **Une station relais des P.T.T. dans le Grand Nord ? Non ! La neige n'a rien d'insolite au-dessus de 1 500 m en Algérie, pendant l'hiver. Et les « trans » l'apprécient.**

LES CABLES HERTZIENS

En 1956, dans le Constantinois, à la suite des nombreuses destructions sur les circuits aériens et souterrains, le commandement des transmissions envisagea de généraliser l'emploi de câbles hertziens.

C'est une liaison radioélectrique à ondes métriques permettant, grâce à des courants porteurs, de faire passer un certain nombre de voies téléphoniques (3) et télégraphiques (4) comme font des circuits métalliques classiques. Des amplificateurs permettent de quadrupler la puissance émise. La portée étudiée est de 50 km, quelquefois davantage, suivant les relais. Ainsi, la liaison Constantine-Sétif n'étant pas satisfaisante, un relais a été installé au djebel Rgheiss qui donne d'excellents résultats sur une distance de 160 km. Peu à peu les stations sont aménagées de façon à obtenir un ensemble cohérent et rationnel.

La liaison Tébessa - El-Ma-el-Abiod, en captant une voie téléphonique au passage du réseau partant de Tenoukla vers Bir-el-Ater, a été réalisée aux moindres frais.

Le centre de câbles hertziens de Constantine, qui comprend huit terminaux, a été aménagé près des centraux téléphoniques.

A Tenoukla, dont le relais a été mis en place au mois d'août 1956, une garde vigilante tend à faire échec aux menaces de harcèlement des rebelles. En revanche, le relais de Mac-Mahon, avec son bordj aménagé, représente le type de l'installation rationnelle et efficace.

Les voies téléphoniques normales soutiennent un rendement intensif, les voies télégraphiques, bien qu'elles acheminent un lot important de messages, ne sont pas à saturation et certaines ont été prêtées aux P.T.T. Chaque jour, les appareils sont vérifiés, nettoyés, testés. Une équipe de réparation, spécialisée dans l'entretien, visite fréquemment les stations, décèle et prévient les possibilités de panne.

Grâce à cette surveillance constante, la permanence du fonctionnement, indispensable dans les transmissions, a été obtenue.

Cependant, l'établissement de certaines liaisons ne va pas sans difficulté.

Le général X..., de son P.C. opérationnel, avait l'habitude de demander à entrer en contact par téléphone avec sa base, son corps d'armée et même Alger. Il ne se doutait probablement pas des problèmes que suscitait chaque fois pareille requête.

Alors que le P.C. opérationnel s'était installé à 50 km du « nœud filaire » le plus proche et que tous les câbles hertziens avaient été dépensés, la question se posa de savoir comment donner satisfaction au général. Le lieutenant-colonel A... et son adjoint décidèrent de réaliser l'impossible. Avec un sous-lieutenant du contingent, ingénieur radio-électricien, spécialiste des câbles hertziens, ils établirent des schémas, des croquis, des graphiques, bâtirent des plans. Ils crurent avoir trouvé : ils relièrent le P.C. opérationnel à une station terminale de câbles hertziens de la ville de S..., en utilisant du matériel récupéré dans diverses maintenances, dont une de l'armée de l'air.

Celle-ci accepta de coopérer, offrit du matériel et un sous-officier spécialiste.

Les matériels sont rapidement mis en place sur une croupe bien dégagée, en direction de la ville de S..., émetteur T 14, récepteur R 19 et câbles aériens. Le sous-lieutenant et un sergent-chef aviateur s'occupent personnellement du réglage. Le montage des antennes est effectué par des non-spécialistes : chauffeurs, secrétaires, cuisiniers du P.C., dont la bonne volonté pallia le manque de pratique. A 10 h 30, la liaison téléphonique est établie. Une cabine est improvisée sur le côté du G.M.C.

Dans la ville de S..., un branchement spécial est effectué sur le meuble CF 1 en parallèle de la voie de service.

Et lorsque le général, quelques minutes plus tard, interpelle l'officier des transmissions sur le ton de la plaisanterie en reprenant les termes de Fernand Raynaud : « Puis-je encore aujourd'hui avoir le 22 à Asnières ? », il est loin d'imaginer les prodiges techniques qu'il a fallu réaliser pour le satisfaire.

Au Sahara, plus qu'ailleurs encore, les transmissions ont un rôle capital à jouer ; elles constituent le lien invisible, et souvent l'unique lien rapide, entre les oasis dispersées, les postes militaires, les chantiers des pétroliers. Un trafic intense règne nuit et jour entre Colomb-Béchar et Bidon V, Tindouf, la Mauritanie, Dakar, Ouargla, Tamanrasset, Djanet, Hassi-Messaoud, Edjelé, Touggourt, In-Salah.

La vie et même l'activité des transmetteurs varient selon l'implantation des postes. Les postes d'une certaine importance sont organisés dans un cadre agréable. L'eau et le ravitaillement ne manquent pas. Le travail par équipe est de règle et facilite les moments de détente. Les postes isolés, au contraire, loin des axes de circulation, sont plus ou moins déshérités. Ils sont tenus par quelques hommes. La vie y est sévère, mais les responsabilités sont plus grandes, les initiatives plus exaltantes. Tel est le cas du poste d'Ouallen, station radio-météorologique qui assure la sécurité de la navigation aérienne à l'est de la piste Adrar-Tessalit.

Le transmetteur des postes isolés est souvent amené à opérer en dehors de son cantonnement, au mépris des dangers de toute sorte que recèle le désert dont le spectacle haut en couleur se prolonge à l'infini.

L'action des transmissions, au Sahara, s'exerce au profit aussi bien des militaires que des civils : P.T.T., Office national météorologique, économie. La radiotélégraphie, grâce à des techniques modernes, semble la liaison la mieux adaptée à la région. De nouveaux réseaux se sont greffés sur le réseau initial.

Les progrès considérables qui ont été accomplis dans le domaine de l'électronique ont permis l'extension et la modernisation des transmissions au Sahara. ●

LE GÉNIE

BIEN que certaines de ses unités aient pris une part active aux opérations contre la rébellion, le rôle du génie en Algérie a surtout consisté à faciliter la tâche du combattant, lui ménageant l'accès des zones refuges, construisant ou améliorant la défense sur les frontières, fournissant les moyens de protection des personnes et des biens, créant les conditions matérielles propices à une reprise en main des populations.

Des milliers de kilomètres de routes et de pistes furent ainsi mis à la disposition tant des militaires que des civils. C'est au *50e génie* de la 19e D.I. que revient le mérite d'avoir construit la piste de Guenzet à El-Maïn, petit village au cœur du massif du Guergour. Ce véritable fief des hors-la-loi avait été nettoyé à grand-peine par les forces de l'ordre en 1956. Le ravitaillement ne se faisait alors que par parachutages.

Les bulldozers de la 2e compagnie entaillèrent la montagne, dynamitée à plusieurs reprises, livrant passage au long serpent qui entoure Guenzet, puis Aourirt et Eulmis, puis descend vers l'oued dont le lit bordé de lauriers-roses ne retient prisonnier qu'un mince filet d'eau. La montée vers El-Maïn est rude et il est préférable de ne pas être sujet au vertige si l'on veut, pendant les 10 km que dure le parcours, contempler de temps à autre le paysage. Pour éviter les dérapages par temps de pluie, le sol a été recouvert de mâchefer.

L'inauguration de la piste est faite le 25 juin 1957 : éclatante victoire pacifique, elle mettait un terme à l'isolement économique et humain d'El-Maïn.

Après un passage à Chypre et en Egypte, le *57e bataillon du génie* de la 4e D.M.R., débarqué en Algérie, entreprend la construction de pistes d'envol pour l'A.L.A.T. à Bordj-bou-Arreridj, à Aumale, à Bir-Rabalou, d'une piste opérationnelle de 3,50 m sur 12 km de long de Yemma-Halima au nord de Rovigo. Pour venir à bout de ce sol boisé et rocailleux, douze bulldozers et de la dynamite furent nécessaires. A la suite des inondations de la Mitidja, la piste fut ensevelie sous 12 000 tonnes de terre, de boue et de rochers et les sapeurs durent travailler nuit et jour pendant soixante-douze heures pour la remettre en état.

Ce véritable cataclysme qui, en novembre 1957 et janvier 1958, dévasta l'Algérois, emportant les ponts, rendant routes et pistes inutilisables, anéantissant tout sur son passage, imposa au génie une lourde tâche, particulièrement pour le rétablissement des communications, dont l'urgence était évidente. L'instruction du pontonnier apparut à cette occasion comme insuffisante. Rameurs, chefs de bateau, conducteurs de propulseur manquaient d'expérience. La conscience et le dévouement de tous permirent cependant de surmonter des situations très difficiles.

Le détachement du *19e génie* d'El-Kantara a réalisé, quant à lui, en moins d'un an (1956-1957), 300 km de pistes ▶

D. Foucher



Près de Branis, sur la route entre Biskra et Djemora, une unité du génie au travail. Une partie de la main-d'œuvre est algérienne. Au fond, les premiers contreforts de l'Aurès.

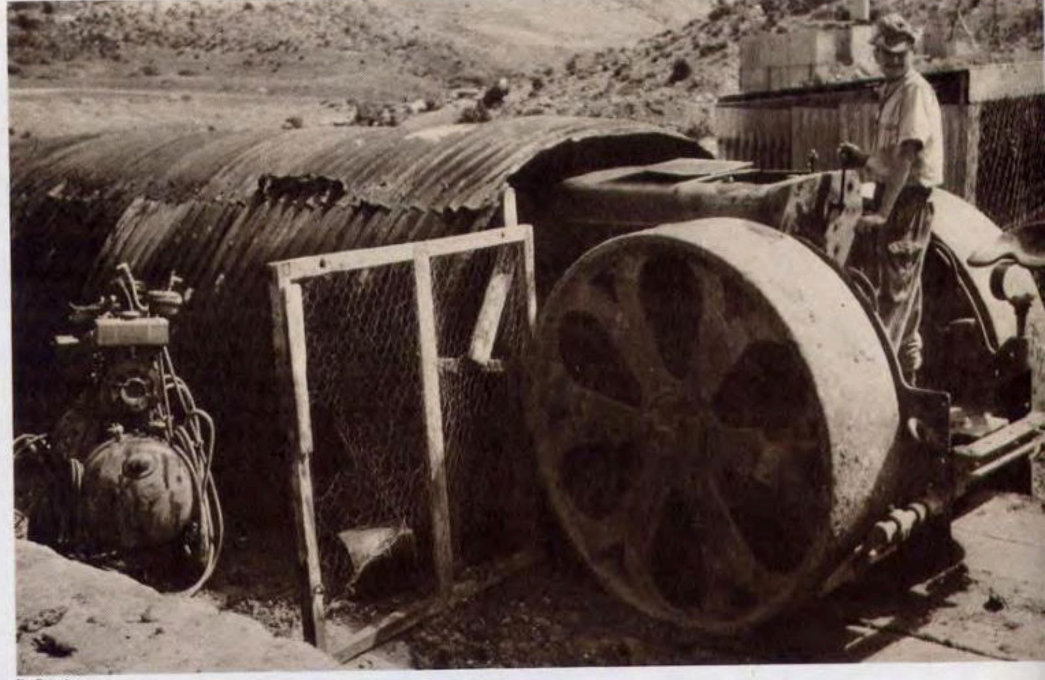

Agoutin

◀ Même un service aussi bien équipé en engins lourds que le génie ne peut se passer de l'humble brouette, de la pelle et de la pioche...

Un bulldozer du génie ▶ en action. Vingt-huit compagnies avec une centaine d'engins et un millier de camions sur 3 000 km de routes.

Conducteur de rouleau compresseur en Algérie : un poste, une spécialité pour celui qui rêvait peut-être de piloter un AMX-13. Pas le choix !... ▼

sur les "chemins de la pacification"


D. Foucher

normales, 1 650 km de pistes opérationnelles, 38 terrains d'aviation, dont certains avec double ou triple piste. Tout en édifiant pour son propre compte plusieurs ateliers (fer, maçonnerie, menuiserie), il construisit dans le même temps six tours de guet et un bordj V.H.F. qui devait assurer la liaison téléphonique Batna-Biskra grâce à une situation privilégiée au sommet d'une crête. Celui-ci offrait en outre l'avantage d'être un excellent poste d'observation de la route et des djebels voisins.

Pour obtenir une plate-forme, on fit sauter la crête trop effilée à la dynamite. Il fallut ensuite tracer une piste en épingle à cheveux que l'on devait déminer chaque jour pour laisser passer la tonne contenant l'eau destinée aux occupants du poste.

A ces travaux d'envergure réalisés par le génie d'El-Kantara, il faut ajouter le doublement de 90 ponts, la réparation de deux autres et même la destruction de grottes. Cette tâche était d'ailleurs le plus souvent le fait des sections d'armes spéciales — une par division — qui étaient composées de fantassins et de sapeurs. Un entraînement intensif devait éviter l'impression de claustration que la progression sous terre était susceptible de provoquer. Les rebelles neutralisés, les excavations étaient alors remplies d'un gaz, l'arsine, qui rend l'air irrespirable, interdisant ainsi leur utilisation.

Le *45ᵉ bataillon du génie* en Algérie s'est surtout consacré au développement de l'infrastructure aérienne, aménageant de nouveaux aérodromes suivant les normes internationales, améliorant ceux qui existaient déjà (Blida, Bône, Gambetta, Djelfa, Bou-Saada, Telergma). Il s'agissait en la circonstance de satisfaire les besoins de l'armée, mais au-delà de l'objectif initial se trouvait réalisé l'enrichissement du réseau aérien de l'Algérie et du Sahara. Cette entreprise fut complétée par la création de D.Z. pour hélicoptères et d'une soixantaine de pistes d'envol pour avions légers.

En soutien des unités de réserve générale participant à l'opération « Cigale » dans l'Ouarsenis et la plaine d'Orléansville, le *157ᵉ bataillon du génie,* lui-même en réserve générale du corps d'armée d'Alger, construit les pistes opérationnelles indispensables dans des délais extrêmement restreints. Au fur et à mesure du développement de l'opération il fallait procéder à l'installation de nouveaux postes militaires, au regroupement des populations, à la transformation des pistes opérationnelles en « chemins de pacification ». L'endurance des sapeurs fut, là encore, soumise à rude épreuve.

Le caractère particulier de la lutte qui se déroulait en Algérie rendit nécessaire la défense permanente de certains points



Pochard

sensibles et l'aménagement de certains autres, les agglomérations notamment, afin de répondre aux impératifs du combat et de la pacification. Initialement réservée au Nord constantinois et aux Aurès-Nemencha, la construction de postes est bientôt étendue à la Kabylie et à l'Algérois. Le renforcement des postes existant sur les confins du Sud est mené à bien tandis que, conséquence de l'évolution politique en Tunisie et au Maroc, des barrages sont établis aux deux frontières. Le réseau électrique est doublé par des fils barbelés au milieu desquels les artificiers du génie placent des mines. Ce travail délicat doit être conduit avec précaution, toute fausse manœuvre risquant d'être fatale. Heureusement, les seules victimes furent des sangliers ; la souplesse des chacals et des lapins leur permit vraisemblablement d'échapper à ce triste sort. Sur le seul barrage ouest, 32 000 mines ont ainsi été posées pendant les mois de janvier et de février 1961.

La part prise par le génie dans l'entretien de l'infrastructure routière du Sahara s'est révélée prépondérante. Dotées d'un matériel adapté, les compagnies sahariennes prirent en charge 1 500 à 2 000 km de pistes chacune. Les chantiers sont ouverts neuf mois, les trois mois d'été étant réservés à la révision du matériel. L'exploitation du pétrole entraînant un développement rapide du réseau, le champ d'action des compagnies se trouva sensiblement étendu vers le sud.

Travaillant dans un large esprit de coopération avec les autorités civiles, le commandement détacha deux compagnies de travaux lourds auprès des chemins de fer algériens pour l'ouverture de nouveaux chantiers et la surveillance technique des lignes en zone d'insécurité, notamment sur les parcours Aïn-Sefra-Colomb-Béchar et Beni-Mansour-Bougie, l'importance de ce dernier, en raison du trafic pétrolier du grand port, étant capitale.

Suivant un programme établi en liaison étroite avec les ponts et chaussées, le génie entreprit un ensemble de travaux financés par la Délégation générale, dont la construction d'un certain nombre de voies d'intérêt commercial, les chemins ▶

LE SERVICE GÉOGRAPHIQUE

La dissolution, en 1940, du service géographique de l'armée, son remplacement par l'Institut géographique national (I.G.N.) privaient l'armée d'un organisme indispensable. En 1943, furent créées en Algérie des compagnies géographiques équipées par les Américains et qui firent campagne avec la Ire armée française. Elles sont à l'origine de l'organisation actuelle : un groupe géographique à Joigny, la 51e batterie à Offenbourg (forces françaises en Allemagne), la 53e batterie à Oran, à la disposition du commandant en chef en Algérie, qui lui confie tous les travaux géodésiques, topographiques, cartographiques et de documentation géographique.

Outre les organes de commandement et administratifs, la batterie, dont l'effectif est de 300 hommes, comprend : une section « terrain », une section « restitution et dessin », une section « reproduction et tirages » et divers bureaux techniques annexes : calcul, photothèque, cartothèque, documentation, services des achats, des approvisionnements, des expéditions.

Le personnel du contingent a été sélectionné ; il exerce dans le civil une profession apparentée à la topographie, à la cartographie ou à l'imprimerie ; jusqu'en 1956, le travail était effectué dans des véhicules-ateliers spécialement équipés ; après cette date, des ateliers fixes sont créés avec un matériel de grande valeur technique : théodolites Wild T 2 et T 3, stadias à fil d'invar, appareils de restitution photogrammétriques « stéréoflex », « stéréotope ».

Le facteur temps est capital, les délais sont impératifs. Mieux vaut un travail imparfait livré en temps voulu qu'un travail parfait livré trop tard.

En un an, en 1959, la section « terrain » a parcouru plus de 15 000 km de routes et de pistes, effectué 100 heures de vol pour travaux de révision. La section « restitution et dessin » a exploité 22 000 photographies aériennes, exécuté 1 000 plans. La section « reproduction » a effectué 12 millions de tirages. Certes, les documents cartographiques n'ont pas la précision de ceux de l'I.G.N., organisme hautement qualifié, mais il ne faut pas oublier qu'ils ont été réalisés par des soldats du contingent en un temps très court, dans le seul dessein opérationnel. La mission a été remplie.



Duzea

◀ **Le déminage à la « poêle à frire ». Il faut des nerfs solides et un contrôle parfait de ses gestes. Quelques secondes d'inattention peuvent vous coûter la vie.**

rien d'impossible pour les sapeurs

départementaux et les routes nationales restant du domaine exclusif des ponts et chaussées.

Sur l'ensemble du territoire algérien, 3 000 km de routes ont été ouverts, consolidés ou empierrés de 1957 à 1960. A cet immense chantier participaient quotidiennement 28 compagnies du génie, 2 500 travailleurs auxiliaires, une centaine d'engins de terrassement, un millier de camions-bennes.

En ce qui concerne les « pistes de pacification », il a été fait appel pour leur construction à une main-d'œuvre locale recrutée par l'officier S.A.S. et encadrée par les sapeurs du génie, auquel les ponts et chaussées louaient les engins et le matériel indispensables. Les ouvriers couchaient, en général, sur place, sous la protection des troupes du secteur. Il fallait, en effet, se livrer à une opération essentielle : consolider les talus et assurer un écoulement facile des eaux. Si nécessaire, les marteaux piqueurs, actionnés par des compresseurs, perçaient la roche. La niveleuse terminait le travail. Chaque fois que cela fut possible, le génie améliora la distribution d'eau, aménagea un lavoir, creusa des puits grâce à une foreuse Benoto qui est capable, en une heure, de pratiquer des trous cylindriques de 60 cm de diamètre à 5 m de profondeur.

De même que l'intendance et le matériel, le génie compte un centre d'instruction créé en 1956 à la caserne Lemercier du 19e génie, à Hussein-Dey. 1 500 élèves y sont rassemblés, les uns pour y recevoir l'instruction normale de tout appelé, les autres pour y étudier une spécialité. Des stages de perfectionnement sont organisés par le centre qui prépare aux différents certificats et brevets, tout en prenant part aux opérations de maintien de l'ordre dans le secteur Alger-Sahel.

Cette formation militaire et technique, qui facilita l'adaptation du génie en Algérie, lui permit de réaliser une œuvre constructive dont Lyautey, déjà, mesurait l'importance, lorsqu'il déclarait : « Un chantier vaut un bataillon. » ●

LE SERVICE CINÉMATOGRAPHIQUE

■ *Caméra au poing, porteurs du macaron « service cinématographique des armées », les reporters se rencontrent partout où a lieu l'événement. Ils tentent de fixer sur la pellicule les « moments » les plus intéressants et les plus marquants de cette guerre. Ces cinéastes en uniforme appartiennent au contingent. L'armée a fait appel à des techniciens, car elle entend ne pas rester en dehors du courant qui tend à utiliser l'image à des fins non seulement récréatives, mais aussi pédagogiques.*

La diffusion des films se fait par les centres distributeurs régionaux, et les projectionnistes effectuent un stage de formation à l'établissement central d'Ivry, rattaché au service d'information des armées. Tous les documents filmés sont regroupés, archivés dans la cinémathèque, qui est une des plus importantes réserves de films sur les deux guerres mondiales (800 000 m de pellicule). Les photographies sont traitées dans les mêmes laboratoires (600 000 clichés) et constituent une documentation unique dans laquelle puiseront les historiens.

Bouteiller



Ceux des explosifs : les sapeurs du génie sont aussi des spécialistes de la dynamite, familiarisés avec tous ses usages.

LA GENDARMERIE

La gendarmerie, celle que nous connaissons dans chacune de nos villes et surtout de nos communes de métropole, se retrouve également dans le cadre de l'Algérie. Sous l'uniforme bleu, ses brigades se livrent aux tâches traditionnelles propres à leur formation.

La gendarmerie du Kroub, par exemple, étend sa surveillance sur la commune du Kroub et sur une partie de la commune d'Ouled-Rahmoun. A cet effet, des tournées régulières ont lieu dans le secteur, des contacts permanents sont entretenus avec les autorités et les notabilités des douars. La remise aux recrues et aux U.T. de leur ordre d'appel ou la présentation de convocations devant le tribunal sont l'occasion de rencontres avec la population. Cette connaissance facilite les enquêtes éventuelles, contribue à créer un climat de confiance favorable à la recherche des renseignements.

Une mission particulièrement accaparante est la police de la route : « Elle nous occupe beaucoup, déclare l'un des responsables, car nous avons en moyenne un accident d'auto par jour, ce qui nous oblige à nous rendre sur le lieu de l'accident pour le constat et le procès-verbal. Car les procès-verbaux sont une part importante — je dirai même essentielle — de notre tâche. Un accident, quelle qu'en soit la nature, une ferme brûlée et plus généralement tous les actes de terrorisme donnent lieu à une enquête suivie d'un procès-verbal. Notre secteur, poursuit-il, comporte 60 km de voie ferrée. Dix fois, les rails ont été déboulonnés. »

Les gendarmes et la herse mobile

Outre ces missions habituelles, les gendarmes d'Algérie ont pour charge l'identification des morts, des blessés et des prisonniers du fait du maintien de l'ordre. Une étroite collaboration s'instaure avec l'armée. Toute visite domiciliaire rend leur présence indispensable. Un fichier des rebelles et des suspects du secteur a été constitué.

Contrôles routiers, délivrance de laissez-passer, de certificats de recensement, de pièces d'état civil, figurent également dans les attributions des dix-sept hommes de la gendarmerie du Kroub.

La gendarmerie mobile — en kaki — accomplit des missions très différentes de celles de la « gendarmerie en bleu ». Véritables troupes de maintien de l'ordre, ses escadrons mènent une vie itinérante au gré des exigences de la situation. L'escadron 5/3 en est un exemple. Constitué en majeure partie de Bretons — sa base est à Pontivy —, il circulait, avant les événements d'Algérie, en France, en Allemagne, dans les territoires d'outre-mer.

En 1957, les hommes totalisaient quatre stages en Algérie, deux en Tunisie et un au Maroc. Ils ont pris la relève, à Kerrata, du 3/6 de Sélestat. Plusieurs attentats sont perpétrés dès leur installation : le lendemain même de leur arrivée, explosion d'une grenade dans un café ; quelques jours plus tard, lancement de plusieurs grenades au souk. Ils travaillent en liaison avec les éléments du 50e génie et les dragons.

Le chef du 5/3 commande le sous-quartier autonome de Kerrata qui, outre la ville, comprend trois douars disséminés dans le djebel : Djermouna, Kaloum, Beni-Herail. Aussi les missions de contrôle et de protection, auxquelles s'ajoute l'escorte blindée sur la route nationale n° 9, Sétif-Bougie, se succèdent-elles à un rythme soutenu.

Le troisième escadron de la 10e légion ter de gendarmerie, jeune (moyenne d'âge vingt-huit ans), dynamique, appliquant à la lettre sa devise « La gendarmerie est partout », effectue le jour les ouvertures de route, les opérations « incidents barrage », compose les escortes et, la nuit, assure la « herse mobile » le long des fils électriques.

Le 4e bataillon de la gendarmerie mobile, cantonné à Bougie, accomplit les missions classiques de tout escadron : contrôle routier, ouverture de routes, escortes, opérations. Ces tâches multiples ne vont pas sans danger. Tel cet accident survenu à une automitrailleuse qui s'est retournée et a pris feu, alors qu'elle revenait des gorges de Kerrata.

Le 4/10 G.M. est implanté à Cherchell, où il a été conduit à créer et à protéger de nouveaux villages — Pointe-▶

doc. Gendarmerie nationale



La brigade de gendarmerie de Chéragas enquête dans un douar sur une affaire de coups et blessures assez complexe...

pour les C.R.S., trois mois à l'école de police de Hussein-Dey



DPP-Dirpa

◀ Les gendarmes dans le désert. Des problèmes autres que ceux de la circulation à résoudre quand on est à Biskra ou en surveillance du barrage sur la frontière algéro-tunisienne.

Constat d'un accident de la route et questions aux témoins. Un rappel du bon vieux temps à Quimper ou à Brive-la-Gaillarde... Et un casse-tête arabe pour fixer les responsabilités. ▶

Quelque part dans le bled, l'examen de la carte et la recherche des pistes probables empruntées par des contrebandiers ou des suspects qui ont été signalés à la brigade de gendarmerie.



DPP-Sirpa

Rouge, Zurich, Bou-Rouis — qui prennent un essor vigoureux, grâce au dynamisme des gardes.

L'escadron 3/3 de gendarmerie mobile, cantonné à Hydra, n'a pas, ainsi que l'explique le capitaine, de servitudes opérationnelles. Son action se borne à faire œuvre de pacification. Le démarrage a été difficile, mais la confiance peu à peu s'est installée.

A l'initiative des gendarmes, les rues sont maintenant balayées, les tas d'ordures ont disparu. Dans les écoles, un renouveau d'intérêt se manifeste. Un instituteur de la section administrative urbaine de la cité Mahieddine constate avec satisfaction la présence aux cours de tous ses élèves — 200 au total — les garçons le matin, les filles l'après-midi.

A côté de la gendarmerie, traditionnelle ou mobile, les compagnies républicaines de sécurité (C.R.S.) participent aux opérations en Algérie.

Ceux qui s'y destinent vont à l'école de police de Hussein-Dey. Après un stage de trois mois, ils sortent gardiens stagiaires et sont affectés à une compagnie. Ils peuvent, après un délai de quatre ans, se présenter au brevet de capacité technique (le B.C.T.) donnant successivement accès au grade de brigadier et de brigadier-chef. Les candidats officiers concourent pour l'entrée à l'Ecole supérieure de police, s'ils satisfont aux conditions suivantes : baccalauréat pour les civils, quatre ans d'ancienneté pour les fonctionnaires de police. A leur sortie de l'école et après un stage de trois mois, ils sont nommés et peuvent désormais gravir les échelons de la hiérarchie jusqu'au grade de colonel.

La compagnie 192, appartenant au groupement 12 stationné à Constantine, a détaché une section à Biskra sous les ordres du brigadier-chef Boukadoum. La villa où s'est installé le poste de commandement possède, outre un immense réfrigérateur et des douches — éléments non négligeables —, une belle cour intérieure où les C.R.S. ont aménagé leur cuisine.

Si une dizaine d'hommes demeurent en réserve à Biskra, les autres, en liaison avec le 4e B.C.P., gardent les issues de la ville et, plus particulièrement, les routes de Tolga et de Touggourt. Surveillance de la préfecture, du souk — grand hangar carré au mur duquel s'adossent d'innombrables petites boutiques —, escorte de personnalités, vérifications d'identité, fouille des bagages, autant de tâches diverses auxquelles s'adonnent, jour après jour, les C.R.S. Leur aide est également sollicitée en cas d'attentat et pour la recherche des suspects.

Pochard



◀ En opération sur une route, un brin de causette avec les léopards. Les uns et les autres ont leur champ d'action bien délimité, ce qui n'exclut pas une bonne collaboration.



Chaperon

LES GROUPES MOBILES DE SÉCURITÉ

Les groupes mobiles de sécurité (G.M.S.) ont été créés dans le Constantinois au printemps de 1955, et chaque groupe, commandé par deux officiers, dont un capitaine, comprend 100 hommes, répartis en trois pelotons : un à pied, un porté, un monté. Cantonnés en général dans des fermes, menant une véritable vie de nomades, les gardes peuvent néanmoins, s'ils le désirent, être accompagnés de leur famille. Anciens militaires de toute arme, la plupart rengagés par contrat, ils succèdent en fait aux goumiers des anciennes communes mixtes.

Ces G.M.S., qui participent avec les troupes du secteur aux opérations, patrouilles, contrôles, font preuve d'une activité soutenue. Leur mobilité et leur rapidité confèrent à leurs interventions une efficacité remarquable.

En coopération avec des éléments des 3ᵉ et 7ᵉ R.T.A., des 11ᵉ et 15ᵉ B.T.A., du 31ᵉ R.A., appuyés par l'aviation, les G.M.S. 16 et 62 anéantissent dans les régions d'Aïn-Arnat et de Telergma une importante bande rebelle (36 tués, 4 prisonniers) donnant en la circonstance toute la mesure de leur ardeur combative.

Le *G.M.S. 21* est stationné à la ferme Tardieu, au pied du djebel Bouberak, dans le secteur du 9ᵉ R.I.M. Dans ce paysage aux broussailles épaisses et aux arbres enchevêtrés, il est très souvent harcelé par les rebelles qui y trouvent d'excellents refuges. En liaison avec les autres armes : l'infanterie du 9ᵉ R.I.M., l'aviation d'observation et de combat, des opérations sont montées presque journellement. Elles sont parfois décevantes car le terrain est très favorable à la rébellion, mais les gardes sont patients et leur vigilance est sans défaut.

Le *G.M.S. 3*, pour sa part, a pris en charge la protection des cultures. Il construit même des ponts. En mai 1956, il participe aux opérations menées par le 26ᵉ R.I.M.

Le *G.M.S. 32* est installé près d'une centrale électrique, sur le barrage. « Notre rôle ne se cantonne pas simplement à cette surveillance, explique un des chefs ; nous participons au même titre que l'armée aux opérations se déroulant dans le secteur. Il y a quelques semaines, en compagnie du 19ᵉ B.C.P., nous avons mis une vingtaine de rebelles hors de combat et récupéré toutes leurs armes. Notre travail consiste encore à faire chaque matin une reconnaissance de piste avec deux pelotons et à veiller à la sécurité de 200 travailleurs qui ont été embauchés pour reboiser un coin qui jadis était une forêt, détruite, hélas ! par un incendie. »

Au cours d'une opération, les gardes s'emparent du « courrier » dans lequel figure l'appréciation du F.L.N. sur leur action. « Notre travail, lisait-on dans une note, est d'autant plus difficile que les cavaliers sont sans cesse sur nous. » Effectivement, ce qui caractérise l'intervention du G.M.S. 32, c'est la rapidité surprenante de l'exécution. C'est ainsi que dans une nuit de janvier 1959, sans tirer un seul coup de feu, un adjudant capture quatre rebelles, et la nuit suivante un collecteur de fonds.

Le *G.M.S. 78*, cantonné à Michelet, a dû s'adapter initialement à des conditions difficiles : locaux à restaurer, climat rigoureux l'hiver, brûlant l'été, terrain particulièrement vallonné et boisé. Le soutien des unités voisines lui permit de surmonter les difficultés et de mener en liaison avec elles, le 4ᵉ B.C.P. notamment, les missions qui lui incombaient.

S'il était besoin de prouver la large part prise par les G.M.S. dans la pacification, il suffirait de citer l'exemple du *G.M.S. 86* stationné à Tamellahat dans l'Ouarsenis. Le général Gracieux, commandant la Z.O.A. et la 9ᵉ D.I., ordonne un jour à son chef de « grouper plus de 600 musulmans dans le plus bref délai ». Il s'agit de soustraire ces populations dispersées à l'emprise, aux méfaits et représailles du F.L.N. En fait, les paysans arrivent de toutes parts, souvent de douars très éloignés, pour se mettre sous la protection des G.M.S. On en dénombre près de 1 800. Une opération est montée pour récupérer les biens abandonnés sous la pression rebelle. Planifiant la situation, les G.M.S. distribuent les terres, construisent des écoles, des mechtas. Un conseil de village est créé, le capitaine est élu maire et, prélude à une période de calme et de travail, l'administration se met en place.

Il est d'usage de considérer la gendarmerie comme un élément particulier de répression, parfois de protection, apparenté à la police. Les opérations de maintien de l'ordre en Algérie ont contribué à démontrer le caractère militaire de ses formations, qui sont parties intégrantes de l'armée de terre.

J.-P. Biot/Paris-Match

◄ Les forces de l'ordre, G.M.S. et C.R.S. participent aux opérations de bouclage et de contrôle, dans les villes, avec « paniers à salade », comme dans le bled.

LE SERVICE DE SANTÉ



S.I.R.P.A.

Grâce à l'hélicoptère, les blessés peuvent être évacués en un temps record et dirigés, selon leur état, vers un hôpital de campagne ou les services de Maillot.

Dans la première phase du conflit (novembre 1954-mai 1955), le service de santé a eu pour mission de soutenir les troupes dans des zones limitées. Cette organisation répondait aux exigences du temps de paix.

En juin 1955, par suite du gonflement des effectifs, le service atteint la limite de ses possibilités. La disproportion des servitudes par rapport à l'infrastructure s'aggrave. Cependant, en 1956, l'arrivée de nouveaux équipements offre les moyens de renforcer les services techniques, de créer des infirmeries de secteur et de garnison. Une plus grande cohésion est réalisée à l'intérieur des unités et l'encombrement des hôpitaux par des malades et des blessés sans gravité peut désormais être évité.

Pour réceptionner, stocker et expédier médicaments et ingrédients, il a été indispensable de constituer une pharmacie divisionnaire aussi voisine que possible du magasin général annexe du service de santé.

Le ravitaillement des formations sanitaires, malgré la pénurie de certains produits et matériels, est assuré par d'excellents officiers d'administration dont la persévérance triompha des premières difficultés.

Cette décentralisation a permis au service de santé de remplir sa mission. Celle-ci peut se résumer en quatre mots : informer, prévoir, protéger, s'adapter.

Cette formule particulièrement applicable dans les cas d'épidémies, trouva sa pleine signification lors de la poussée d'hépatite virale qui sévit dans le Constantinois en 1955 et 1956.




S.I.R.P.A.

S.I.R.P.A.

La direction du service de santé, ayant constaté son extension, définit sa nature, ses caractéristiques, indiqua la conduite à tenir, la prophylaxie qu'il convenait de pratiquer. Elle insista sur la nécessité de l'hospitalisation ou d'une surveillance constante et mit en garde contre l'emploi de certains médicaments (antibiotiques, méthéorine, cortisone).

Pour cerner cette épidémie, deux médecins font une étude comparative

TOUBIB EN ALGÉRIE

Mon arrivée à Alger, le jour de Pentecôte 1957, reste liée au souvenir de l'attentat du casino : voitures secourant les blessés, sillonnant les grandes artères, klaxons bloqués, « ratonnades » le lendemain avec vision de cadavres d'Arabes abandonnés sur un talus...

Je faisais brutalement mon expérience de la violence sous deux de ses formes : celle du terrorisme urbain, aveugle, faisant son lot de victimes innocentes, et celle de la répression anarchique d'une population à bout de nerfs.

Mon séjour à Alger ne fut que de courte durée et il ne devait pas en être autrement : les quelques dizaines de médecins qui composaient ce contingent fraîchement débarqué, dont j'étais, furent répartis sans délai par le commandement sur tout le territoire algérien, soit dans les unités du « quadrillage », soit dans les unités combattantes mobiles. Quelques « élus », en général internes de villes de faculté, étaient affectés aux grands hôpitaux, tels que Maillot.

C'est ainsi que sur mon « ordre de mission » figura une unité de la 27e D.I.A., dont le P.C. était aux portes de Tizi-Ouzou, puis dans l'Aïssa-Mimoun. Je connus pendant quelques jours l'ambiance de la « coloniale » avec tout son côté « bon enfant » mais rude. J'étais dans une zone pacifiée... mais grâce, je l'appris plus tard, à l'activité soutenue d'un O.R. particulièrement mordant, avec tout ce que cela supposait.

Enfin, cela ne devait pas durer pour moi plus de deux ou trois semaines... et je me retrouvai, par l'effet de remaniements géographiques des unités et du personnel médical de toute la division, affecté en pleine « zone d'insécurité », à un poste de la « route des crêtes », entre l'oued Sebaou et la mer.

La vie en poste commençait alors réellement pour moi. Elle devait durer quinze mois, entrecoupée de deux permissions et de quelques très rares occasions (pas tellement recherchées) de « descendre » au P.C. du bataillon.

Je puis dire que mon rôle de médecin de compagnie m'amenait à visiter d'autres postes voisins et je retrouvais partout la même ambiance et les mêmes problèmes : crainte perpétuelle de l'embuscade dans les liaisons de ravitaillement, trop grande pauvreté des effectifs (parfois une demi-section) pour assurer la vie d'un poste avec ses très nombreuses servitudes (heures de garde), d'où manque de sommeil des hommes, équilibre nerveux menacé, le tout entretenant une véritable obsession perpétuelle du poste enlevé ou submergé par l'adversaire, obsession qui allait pour certains jusqu'au délire obsidional, justifiant le rapatriement en métropole.

Un tel état d'esprit ne pouvait pas ne pas exister chez ceux – et ils étaient nombreux à l'époque – qui avaient leurs 28 mois de service à faire. Une très grande durée de vie en poste les avait – dans des unités trop peu opérationnelles – figés dans le souvenir d'un ou deux « coups durs » (le souvenir de Palestro, tout récent à l'époque, occupait encore beaucoup les esprits) que l'absence de permissions rendait plus aigu.

La vie de caserne n'était pas regrettée dans l'ensemble. Malgré l'éloignement des leurs et l'insécurité, tous appréciaient l'absence de contraintes extérieures, la communauté de vie entre officiers, sous-officiers et hommes de troupe, dans un même poste, le contact avec une nature très belle dans un climat ensoleillé, la « camaraderie des hommes d'armes » qui jouait ici comme elle n'aurait jamais fait dans une petite ville de garnison au long de la morne « vie de quartier ».

Tout cela avec les contacts entre soldats et population, les prélèvements de temps à autre dans les ressources du cheptel local agrémentant sérieusement l'ordinaire, apportait une certaine « joie de vivre » parfois ressentie, dans le contexte du risque assumé pour défendre un beau pays, comme un grand moment de l'existence.

Mais sortons un peu du poste pour voir ce qui se faisait au-dehors : le médecin d'unité était également le « toubib » distribuant les médicaments gratuits à la population. L'activité d'une section était centrée pour une part sur la protection des sorties du toubib. Que de souvenirs attachants, une telle activité peut laisser aux bienfaiteurs de l'humanité que nous étions devenus alors ! La pitié est le sentiment dominant qui m'étreint quand j'évoque le souvenir de tous ces contacts avec les femmes, les enfants, les vieillards des douars.

Un de mes souvenirs les plus étranges se rapportant à mon activité « civile » est celui de cette jeune femme kabyle que nous avions réussi à former aux tâches d'infirmière par la fréquentation régulière de l'infirmerie du poste et qui était devenue une intermédiaire très utile entre le toubib et la population kabyle.

portant sur 3 239 cas, à partir de laquelle ils tenteront de prévoir l'évolution probable de la maladie compte tenu de sa périodicité saisonnière.

On conçoit aisément qu'une maladie de cette ampleur pose des problèmes de capacité hospitalière. Il fallut agrandir l'hôpital Laveran, porter au maximum l'occupation de l'hôpital complémentaire de Telergma, des hôpitaux-centres de convalescence de Bône, Bugeaud, et procéder à différents traitements au niveau des infirmeries. L'épidémie, dont les causes doivent sans doute être recherchées dans les conditions où furent déclenchées les grandes opérations « Jumelles » et « Etincelle », fut enrayée en quatre mois.

Il est certain que l'Algérie est un important réservoir de virus. La population autochtone est en permanence victime d'une endémie typhique et la recrudescence des fièvres paratyphoïdes « A », germe typiquement témoin de l'origine indigène de la contamination, en est la preuve. La vaccination triple associée s'est révélée efficace ; cependant, la durée de la protection obtenue n'est pas aussi longue qu'on l'espérait.

HÉLICOPTÈRES

Le transport rapide et confortable des malades et des blessés est souvent une nécessité impérieuse.

En l'absence de combats de grande envergure, la multiplication des actions locales, qui laissent quelques morts et blessés sur le terrain, contraint le service de santé à trois types d'opérations : le ramassage, le triage, l'évacuation.

L'hélicoptère semble répondre à ces objectifs. Ainsi, du 15 avril 1955 au 1er août 1956, 2 523 blessés ont été évacués en 2 020 heures de vol. Le procédé, d'une très grande souplesse, permet l'évacuation à la demande, le « porte-à-porte » qui évite les transbordements. Le blessé est conduit dans le délai le plus bref près du chirurgien dans des conditions de sécurité et de confort appréciables. Sur le plan médical, l'emploi de l'hélicoptère évite une dispersion du personnel et supprime le risque d'une sélection dans l'évacuation.

L'ambulance classique, son véhicule d'escorte et l'hélicoptère : la filière de l'évacuation des blessés graves.


Françoís

PERSONNEL FÉMININ

Les infirmières civiles des hôpitaux militaires côtoient au service des malades et des blessés, le personnel militaire féminin du service de santé qui a été recruté par voie d'engagement de 2, 3 et 5 ans. Il était difficile de se séparer d'un tel personnel, ancien, expérimenté, même s'il refusait le statut militaire.

E.M.S.I.

Dans le cadre de la pacification, des équipes médico-sociales itinérantes sont constituées. Un médecin, une assistante européenne, deux assistantes indigènes – indispensables en raison de leur connaissance des dialectes – les composent. Les jeunes femmes qui en font partie, toutes volontaires, militaires ou civiles, chrétiennes ou musulmanes, ont pour mission de prendre contact avec les plus pauvres, les plus déshérités pour les aider.

Le travail se fait à partir d'un centre fixe d'où les équipes rayonnent vers les douars, les regroupements, les mechtas. Il ne s'agit pas uniquement de soigner, mais d'informer, d'apprendre l'hygiène, de faire connaître la nécessité de l'asepsie, de l'usage de l'eau bouillie, de donner des notions de puériculture.

Nombreux sont les obstacles. Mais celles qui ont choisi cette tâche ingrate, oubliant leur fatigue, leur découragement, leurs conditions de vie souvent précaires : la boue, le froid et la neige l'hiver, la chaleur et la poussière l'été, ont tenu, en dépit de l'incompréhension ou de l'inertie de certaines administrations, à remplir jusqu'au bout la mission à laquelle elles avaient voulu se consacrer.

A.M.G.

L'assistance médicale gratuite (A.M.G.) a été une des actions les plus positives de la pacification en Algérie.

Des médecins ont été mis exclusivement à la disposition des sections administratives spécialisées (S.A.S.) au profit de l'A.M.G. (48 médecins) ; 416 praticiens des corps de troupe ont exercé en même temps leurs fonctions de médecin militaire et d'assistance.

Le bilan des dix premiers mois de l'année 1957 est éloquent :

janvier	*147 337*
février	*176 256*
mars	*224 223*
avril	*231 129*
mai	*276 417*
juin	*311 952*
juillet	*334 256*
août	*405 283*
septembre	*468 914*
octobre	*462 885*
Total	*3 038 652*

consultations (comptabilisées)

Malheureusement, un matin, nous l'attendîmes en vain... Elle n'est jamais revenue au village où nous nous rendions pour la retrouver. Nous apprîmes un peu plus tard qu'elle avait trouvé un parfait emploi dans les rangs des infirmières de l'A.L.N., trop peu nombreuses. Nous avions travaillé indirectement pour l'adversaire.

Ces populations, pourtant l'objet de notre sollicitude médicale, nous inspiraient, par la force d'événements inattendus, une haine farouche et aveugle quand l'embuscade meurtrière, tendue à la sortie du poste, était venue rappeler aux militaires qu'ils vivaient en milieu hostile. Et alors, c'en était fini de la fraternisation, de l'A.M.G. envers les populations civiles, de tous nos efforts de quelques mois... Et nous ne pouvions que déplorer amèrement les dégâts faits par nos soldats, leurs brutales agressions contre des vieillards, pour leur faire expier un « coup en traître » où ils n'avaient qu'une part lointaine.

Quelle tristesse profonde, à l'inverse, était la nôtre quand nous apprenions qu'un camarade aspirant, à la tête d'une section encerclée dans un village, avait été lâché par ses hommes et n'avait pu échapper aux mains des « fellaghas » ! Le pauvre avait été « exécuté » en quelques minutes par toute une population, la même que nous avions visitée quelques jours auparavant...

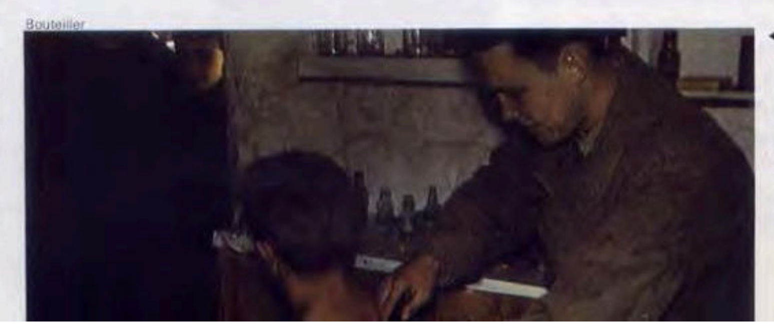
C'est ainsi qu'en quelques mois j'ai fait le tour de toutes les formes de violence, sans oublier celle, encore plus insoutenable, des traitements et du sort réservés à quelques « suspects » capturés dans les postes, abandonnés au fond de cachots sans lumière, « travaillés » ensuite pour le renseignement... et qu'on nous demandait in extremis de remettre sur pied.

Docteur E. de PLINVAL

MÉDECINS NOMADES

Ksar-el-Hirane, situé à 35 km de Laghouat, au cœur des territoires du Sud, est une petite localité de 3 000 habitants, mais, à 10 km à la ronde, vivent 30 000 personnes. L'aspirant Guyot, dans son bureau d'assistance médicale et sociale, assisté d'un infirmier et d'un légionnaire, donne ses consultations. Il a d'abord fallu convaincre le marabout et obtenir son accord. Usant de persuasion, le médecin conseille, insiste sur les précautions à prendre, s'attache à éduquer les mères venues le voir et qui, à bien des égards, ne sont encore que des enfants. Les maladies les plus courantes contre lesquelles il doit lutter sont le trachome, la poliomyélite, la syphilis, la tuberculose.

Quand il en a la possibilité, il termine ses visites par des distributions de vêtements ou de bonbons. La médecine, dans ces territoires, est surtout une affaire de confiance. Il doit d'abord gagner les cœurs pour ensuite soigner les corps.

Bouteiller


◀ Dans le bled, le toubib est souvent surchargé de travail car sa mission médicale couvre un immense territoire avec un habitat très dispersé.

LE SERVICE VÉTÉRINAIRE

La désaffection croissante des militaires pour le cheval, délaissé au profit des engins motorisés, plus efficaces et plus maniables, entraîna, dans les années qui suivirent la seconde guerre mondiale, une diminution sensible des effectifs du service vétérinaire. Le retour à la guerre révolutionnaire et à la guérilla le remit en faveur grâce à l'utilisation de moyens cynophiles importants.

Le service des remontes militaires est dissous en 1946 au profit du service vétérinaire. Mais sous la pression du général Carnus, toutes les questions ayant trait aux haras sont transférées aux services civils de l'élevage, les achats restant seuls sous la responsabilité des militaires.

Mai 1957 marque dans l'armée la disparition presque complète de la cavalerie d'Afrique, dont la cohésion et l'esprit de corps, forgés par un siècle de traditions et de luttes, n'ont d'égal que son amour du cheval.

Trois régiments de spahis à cheval (2 500 animaux) subsisteront. Les nombreuses harkas porteront le nombre des chevaux de l'armée en Algérie à environ 7 500.

2340 chiens de guerre

Compte tenu de cette transformation, il convient de substituer à l'image du vétérinaire — médecin et cavalier — un portrait plus exact de ce véritable « ingénieur biologiste » dont les activités, initialement orientées vers les soins à apporter aux animaux, chevaux notamment, se sont progressivement étendues au domaine de l'alimentation de la troupe. Protection du cheptel en général et de l'hygiène publique, maintien des remontes, emploi du chien de guerre, mais aussi inspection des viandes et des denrées alimentaires d'origine animale constituent ses principales attributions.

En Algérie, chacun des trois corps d'armée dispose d'un groupe vétérinaire dont l'action est plus spécialement axée sur la remonte et la cynophilie, les recherches scientifiques et d'hygiène étant réservées aux laboratoires spécialisés.

Le *31e groupe vétérinaire* du corps d'armée d'Oran, stationné à Mostaganem, a connu un développement notable depuis le début de la rébellion. Un centre d'instruction et d'expérimentation est créé au quartier Alexandre-Vallon, du nom du premier vétérinaire cité pour sa brillante conduite à la bataille de l'Isly.

Le peloton de traitement et d'évacuation s'occupe de l'hôpital vétérinaire, de l'atelier de maréchalerie, de l'élevage des petits animaux.

Le centre de remonte procède à la réception des chevaux et des mulets, à leur mise en condition, à la cession aux Domaines des animaux réformés.

Le centre de cynophilie a la charge de 125 chiens. Leur entretien, leur dressage et la formation des équipes stagiaires sont de son ressort.

Les effectifs de chaque contingent qui lui sont affectés reçoivent l'instruction des fantassins et participent aux opérations de maintien de l'ordre dans le cadre du secteur.

Le *32e groupe vétérinaire* est stationné à Saint-Arnaud. En 1958, il est sous les ordres du lieutenant-colonel Borde, chaque peloton étant commandé par un aspirant. La cynophilie est placée sous la responsabilité du capitaine Poulet.

La cynophilie apparaît d'ailleurs comme l'activité prépondérante du service vétérinaire en Algérie. L'armée de terre, à elle seule, comptait environ 1 945 chiens, l'armée de l'air 226, la gendarmerie 169.

Véritable complément de l'homme dans les opérations à caractère policier de la lutte contre la rébellion, le chien offre le secours de sa vue perçante, de son odorat sensible, de son ouïe exercée.

Marcheur obéissant, infatigable et vigilant, il protège l'éclaireur de pointe, décelant par un examen systématique des rochers et des broussailles toute présence suspecte. Un chien sur trois est dressé au pistage.

L'entraînement est long et délicat. La formation d'un chien de guerre demande six mois. Des tests périodiques permettent de mesurer sa qualification et de redresser certaines habitudes propres à remettre en cause l'instruction qui lui a été donnée. Chaque chien — ce sont pour la plupart des bergers allemands mais on trouve également des boxers, des rottweilers et des grœnendaels — possède un maître chien qui lui est personnellement attaché. Au départ de son maître, le chien est renvoyé au centre pour y suivre un stage d'entretien car les animaux inactifs perdent rapidement leurs facultés. Il doit alors s'habituer à un nouveau maître, ce qui ne va pas sans difficulté. Il est en effet d'une jalousie féroce, n'accepte qu'un seul patron et ne supporte aucun rival.

Le peloton cynophile, type Algérie, est composé d'un sous-officier spécialiste, de trois caporaux et de quinze équipes. Un G.M.C. équipé d'une remorque lui assure une mobilité suffisante. Les caporaux peuvent éventuellement remplacer le maître chien absent, seconder le chef de peloton dans l'entraînement et la surveillance des équipes.

Tous doivent être rompus au combat d'infanterie, à la contre-guérilla notamment, à la marche de nuit, au tir jeté ou au juger ; ils doivent donc être d'excellents combattants et des chasseurs-nés.

Une notice a codifié les conditions d'emploi des pelotons cynophiles : chaque peloton détache en permanence trois équipes cynophiles par quartier et maintient un tiers en réserve pour assurer la relève mensuelle des équipes détachées. Leur intégration au groupe de l'officier de renseignement du quartier est très vivement recommandée. ●

S.I.R.P.A.



▲ **Spécialisé dans le dressage et le traitement des chiens.**
Resté fidèle à la cavalerie, qui comprend... des mulets. ▼

Pochard



LA POSTE

Le courrier joue un rôle très important dans le maintien du moral. Lorsqu'en 1956 les services des postes en Algérie se trouvèrent dans l'impossibilité de faire face aux charges nouvelles résultant de l'augmentation des effectifs militaires, le commandement décida de créer une poste aux armées. Cette mesure s'imposait d'autant plus que la sécurité même des transports obligeait à une protection qui ne pouvait être assurée par l'autorité civile. En outre la nécessité de garder les stationnements secrets impliquait un retour à l'emploi du secteur postal. Le système est basé sur un nombre à cinq chiffres dans une des séries suivantes : 86 000, 87 000, 88 000, 89 000.

Le numéro correspondant à l'unité est pris au hasard, il n'y a aucun ordre à l'intérieur des séries. Deux unités voisines peuvent avoir des secteurs postaux très différents ; ainsi, il est impossible pour celui qui n'a pas la liste des correspondances de localiser les unités.



S. Berthoud

▲ Les nouvelles du pays maintiennent le moral. Rarement plus de cinq jours entre le départ et l'arrivée du courrier aux soldats crapahutant dans les djebels du Sud.



Boselli

◀ Les lettres, les journaux, les mandats, les colis... par avion ou par bateau. Postiers militaires et vaguemestres mènent chaque jour le combat pour les acheminer.

Le secteur postal ne varie pas, quels que soient les mouvements de la formation. Un encadré sur les enveloppes appelle l'attention des correspondants : « Un numéro de secteur postal exact et lisible conditionne le bon acheminement du courrier des militaires. Pensez-y. »

Un nom, un chiffre sont donc suffisants. Il n'y a pas d'affranchissement. Les initiales de « franchise militaire » (F.M.) remplacent le timbre. Pour l'acheminement du courrier, l'armée utilise les transports civils, ayant conclu des arrangements forfaitaires avec les P.T.T.

La poste militaire traite quotidiennement 800 000 correspondances auxquelles s'ajoutent colis et mandats. Ses activités minutées sont réglées en fonction des horaires des avions, des trains et des bateaux. Le courrier est oblitéré par une machine spéciale.

Dans le sens métropole-Algérie, le trafic est centralisé à Paris, puis à Alger, Oran, Constantine. Ainsi, des lettres envoyées de Brest ou de Strasbourg sont dirigées par les services civils sur le centre militaire de tri de Paris où s'effectue leur répartition. Elles sont ensuite transportées par avion en Algérie où elles parviennent dans les différents bureaux de poste militaire (B.P.M.). Le transit par Paris pourrait à première vue sembler irrationnel si, en réalité, il ne faisait gagner du temps pour la moyenne des envois. Dans le cas le plus défavorable, la durée du voyage excède rarement trois jours. Une lettre arrivera au B.P.M. vingt-quatre heures, quarante-huit au maximum, après son départ de Paris. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, c'est vers le Sahara que les délais sont les plus courts. Paris-Reggane se fait désormais en quatre heures.

Dans le sens Algérie-métropole, le courrier est centralisé à Alger, Oran, Constantine avant son transport par voie aérienne. Il est remis dès son arrivée aux services civils, qui terminent son acheminement.

Le trafic à l'intérieur de l'Algérie est pris en charge par le bureau militaire d'Alger qui ventile le courrier sur les services civils qui le distribuent.

L'organisation du B.P.M. est calquée sur celle des P.T.T. Le facteur est remplacé par le vaguemestre, mais les militaires qui y sont affectés sont en général d'anciens postiers. Chaque division devait normalement disposer en propre d'un tel bureau. Toutefois, en Algérie, les déplacements se révélant trop longs — c'est le cas dans les Aurès-Nemencha, où les communications difficiles interdisent un long rayon d'action —, la répartition géographique est apparue souhaitable. Le nombre est donc variable suivant les régions.

A Alger, au B.P.M. 403, 120 secteurs postaux sont desservis.

Le travail commence à 6 h 45, à l'arrivée de l'avion à Maison-Blanche. Les lettres sont placées dans les casiers correspondant au secteur postal. « Tous les matins nous recevons 25 000 lettres en moyenne », dit le soldat Michel Huber, « ambulant », dans le civil, à la gare d'Austerlitz.

A 8 heures, c'est l'arrivée des vaguemestres qui vérifient les contenus des casiers. Ils emplissent leurs sacs et, soit en camion, soit à moto, se rendent à leur unité où ils sont attendus avec impatience. L'après-midi c'est l'arrivée du bateau ; le même travail de tri recommence pour les colis et les journaux. ●



Jennat

◀ Au pied d'un arbre, l'aumônier a installé un autel rustique. Même les non-pratiquants « dans le civil » assistent à l'office et retrouvent la foi de l'enfance.

L'AUMÔNERIE

A LA date du 1er novembre 1954, sept aumôniers composent l'aumônerie militaire en Algérie. Trois d'entre eux, détachés de l'aumônerie du Maroc, ont été respectivement nommés à la tête du service pour la Xe région militaire, de l'aumônerie de la légion étrangère et de celle des territoires du Sud, les quatre autres se sont vu confier la direction des aumôneries des divisions de Constantine, d'Oran, de l'hôpital Maillot à Alger et de l'Ecole militaire de Cherchell.

Le vaste champ d'action ouvert devant eux leur imposait d'interminables courses pour visiter les unités dont ils avaient désormais la charge morale.

Disproportionnées aux moyens, leurs missions, au début, furent particulièrement pénibles. La modicité de leur effectif ne correspondait pas, dans le temps et dans l'espace, aux nécessités de la situation. Alors que de nouvelles troupes débarquaient un peu partout, on n'enregistrait que le renfort d'un seul aumônier arrivé dans l'Aurès en compagnie de parachutistes. En 1955, le renforcement par six bataillons des unités de Grande Kabylie alourdit encore la charge de l'aumônier de la Xe région, qui assume en même temps la direction de l'aumônerie de la division d'Alger.

Mais au fil des jours, la situation va connaître une certaine amélioration. Si, le 18 avril 1955, l'un des deux aumôniers arrivés en renfort dix jours auparavant est tué dans les Aurès-Nemencha, d'autres, venus d'horizons divers : F.F.A., métropole, Indochine, rejoignent à leur tour le théâtre d'opérations. Ils seront vingt-quatre à la fin de l'année. On en dénombre vingt-neuf en février 1956, quarante-quatre en mai, juillet voit porter l'effectif à soixante-quatre, dont huit prêtres rappelés. On en comptera cent douze en 1960. Cette augmentation sensible est toutefois dérisoire eu égard à l'accroissement des effectifs, qui passent de 60 000 à 500 000 hommes.

Pour que soit maintenue une présence sacerdotale permanente auprès des troupes disséminées sur un territoire « quadrillé », trois obstacles devaient être constamment surmontés : le temps, le transport, la sécurité.

Le premier est resté l'écueil le plus redoutable. Le caractère même de l'événement, souvent imprévisible, et les dimensions du cadre où il se joue ont placé les aumôniers dans des situations parfois insolubles. C'est à leur corps défendant que, dans certains cas, ils demeurèrent éloignés d'un lieu où ils se savaient, cependant, impatiemment attendus.

Le transport, dépendant pour une bonne part de l'esprit d'initiative de chacun, ne fut, pour ces hommes entreprenants, qu'une difficulté de second ordre : 50 % assurèrent leurs déplacements en voiture personnelle et les autres, par des moyens de locomotion divers.

La sécurité, enfin, ne constitua, aux yeux de ces hommes épris d'abnégation et de générosité, qu'une entrave apparente. Elle fut surtout un sujet de préoccupation pour les autorités militaires, qui durent, à maintes reprises, rappeler à ces voyageurs pressés et sans escorte, les règles les plus élémentaires de la prudence.

Quelques rares aumôniers exerçaient leur apostolat dans les grandes villes et les hôpitaux. D'autres partageaient les risques quotidiens des troupes opérationnelles.

Portant le secours de la religion et le réconfort d'une présence amie là où l'exigeaient les hommes et les circonstances, ils surent trouver le chemin du cœur de ces soldats, fussent-ils autochtones, qui, bien souvent, sans oser l'avouer, ne pouvaient se défendre d'éprouver une certaine fierté à leur serrer la main.

Le terme « guerre d'Algérie » sous lequel ont été regroupées les opérations qualifiées de « maintien de l'ordre » donne une image inexacte de ce que fut la lutte contre la rébellion. L'insécurité régnait avec plus ou moins d'acuité sur l'ensemble du territoire. Elle menaçait d'entraver sérieusement le fonctionnement des services dont dépendait étroitement la vie du combattant. Il convenait donc de se prémunir contre ce danger et de le prévenir. Outre leurs tâches spécifiques, les services furent ainsi amenés à remplir en même temps des missions de combat. Les nombreuses citations décernées témoignent des mérites de ceux qui, « oubliés et méconnus », ont donné dans l'accomplissement de leur devoir l'exemple du courage et de l'abnégation, offrant parfois, dans un ultime renoncement, le sacrifice de leur vie. ●

XXX

Lemaire



Bénédiction des véhicules militaires après la messe. Les conducteurs du train ont un patron : saint Christophe. Une rude mission de protéger 60 000 camions et jeeps. ▶

Imprimé en France - Imp. GEORGES LANG, 11, rue Curial. Dépôt légal 2e trim. 1974 — N° d'imp. C. 70.
Librairie Jules Tallandier, Paris N° 2108. — Directeur responsable de la publication : Maurice DUMONCEL — **N° 403 - 29 avril 1974.**